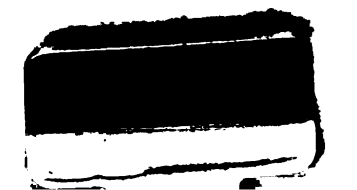


L. Z. 1833. Nr. 178. [illegible]

L. Z. 1834. Egbl. N. 94. 95. [illegible]



Über

Post und Post-Regale

mit Hinsicht auf

Volksgeschichte, Statistik, Archäologie und Erdkunde

von

Wilhelm Heinrich Matthias,

Hofrath, Geh. Archivar beim Königl. Post-Departement und Ritter des rothen Adler-Ordens 4ter Klasse.

Erster Band.

Im Selbstverlage.

Berlin, Posen und Bromberg,
In Commission bei Ernst Siegfried Mittler.

1832.

Vorrede.

Die Gewißheit einer historischen Wahrheit hängt von der Glaubwürdigkeit und Menge der Zeugen ab. Diesen Grundsatz strenge befolgend, habe ich — soweit es möglich war — alle Schriften alter und neuer Zeit gelesen und benutzt, wenn sie auch nur gelegentlich über Schriftsprache und **Briefsenden** Kunde gaben.

Meines Wissens ist aber bis jetzt kein Werk vorhanden, welches die **Gesammt-Geschichte des Postwesens**, und was so genannt und demselben beigesellt wird, umfaßte. Des Le Quien de Neufville (de l'Academie royale des inscriptions et médailles) Origine des Postes chez les Anciens et les Modernes, à Paris 1708, das in Frankreich und Deutschland weder im Buchhandel vorhanden ist, noch kaum in vier Bibliotheken zu finden seyn möchte, ist zwar trefflich, enthält aber nur im Allgemeinen eine Uebersicht der sogenannten Post-Anstalten bei den Persern, Griechen,

Römern und einigen neuern Völkern nach Anleitung bekannter alter Schriftsteller, und schließt mit dem Anfange des vorigen Jahrhunderts.

Beschränkter in der Ausführung und befangener ist zwar das Werk des Charles Bernède: Des Postes en général et particulièrement en France, Paris 1826 aber doch brauchbarer, weil es die Postverfassung in Frankreich umständlich und bis in die neueste Zeit vorträgt.

Amelang (früher öffentlicher Lehrer an der längst aufgehobenen Universität in Duisburg, nachmals Post-Secretär in Cleve, zuletzt Registrator beim General-Postamt in Berlin), Verfasser des mit Irrthümern überfüllten Werks über das Persische Postwesen (Leipzig 1774), hatte zwar diesem Buche den Plan zu einer: „Pragmatischen (allgemeinen) Geschichte des Postwesens alter und neuer Zeiten beigelegt, aber Niemand hat weder von der Hand- noch Druckschrift eine Spur gesehen. Schon beim Entwerfen stellten sich ihm unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen, wie er oft geäußert haben soll.

Darum mein unermüdetes Forschen und Suchen in Archiven, in öffentlichen und Privat-Bibliotheken in und außerhalb Berlin, darum mein Sammeln und Vergleichen der Materialien und Nachrichten aus den bewährtesten Schriften der Griechen, Römer, Spanier, Franzosen, Engländer und Deutschen, selbst schrift- und mündliche Erkundigungen bei hiesigen und auswärtigen Gelehrten und sachkundigen Männern. Den Muth, die Geduld und Ausdauer ließ ich nicht

sinken und sich mindern, um beim Ausführen eines Werks zu beharren, dem ich mich aus wahrer Zuneigung und Liebe zu meinem Beruf und nun über ein und funfzig Jahr bekleideten Amte unterzogen habe. Möge aus diesem allen der Werth und die Zuverlässigkeit dieser Abhandlungen gewürdiget werden.

Das Schwierige liegt in dem fast gänzlichen Mangel des Geschichtlichen über das sogenannte Postwesen voriger Zeit, in der Nichtbeachtung eines Gegenstandes, den Jedermann stets vor Augen hatte und eben darum als allgemein bekannt und fortdauernd voraussetzte, und in der Unbestimmtheit, Dunkelheit und Kürze der alten und neuen Schriften, wenn nebenher von jenen Anstalten die Rede ist. Besonders aber wird jedes Forschen durch die von den Verfassern neuer Zeit gezeigte Unkunde in dem **eigentlichen Wesen der Posten** nnd den daraus entsprungenen irrigen Behelf erschwert, alles **Posten zu nennen**, wodurch Briefe, Reisende und Pakete befördert worden sind und werden.

Dieser Vorwurf trifft, selbst in Hinsicht des Geschichtlichen, so manche hochgefeierte Gelehrte, die mit einer Masse von Citaten, als Beglaubigungsstücken, **Einer vom Andern abschrieben**, oder eigene Meinungen als rechtsbeständig aufstellten. Sogar fand ich Citate angeführt, die **gar nicht** in den benannten Schriften, z. B. in den Werken des Herodot, Plutarch, Diodor, Tacitus, Plinius ꝛc. ꝛc. stehen, schon dadurch die Richtigkeit der übrigen verdächtig machen und das **Abschreiben** auf Treu und Glauben bekunden.

Die Urschriften, aus denen Jene ihr Vorgetragenes entlehnten, benutzte ich daher aus jenen Gründen selbst. Diese Urquellen und die Beläge für die historische Richtigkeit der Thatsachen stehen vor dem Anfange eines jeden Kapitels benannt, weil es, meines Erachtens, im Lesen störend ist, bei jeder Periode ein oder mehrere Citate theils eingeschaltet, theils angehängt zu finden.

Wie unzuverlässig auch die Nachrichten mancher Schriftsteller sind, beweisen z. B. die Behauptungen, daß erst im J. 1650 oder, wie Vischer in seiner allgemeinen geschichtlichen Zeittafel des Postwesens S. 19 versichert, erst im J. 1652 vom Kurfürsten Friedrich Wilhelm dem Großen in seinen Staaten das Postwesen errichtet worden sey, und daß derselbe die im Kur-Brandenburgischen gewesenen Thurn- und Taxisschen Posten aufgehoben habe. Keine von diesen drei Angaben ist gegründet, wie sich aus diesem Buche ergeben wird (s. S. 165. 174 u. 177).

Die Zeitbestimmung der Ereignisse ist durchgehends nach der Zeitrechnung vor und nach Christo angenommen worden; denn die nach Olympiaden und Roms Erbauung betrifft nur die Griechen und Römer, und die altväterische Lehre, nach Erschaffung der Welt zu zählen, ist durch die, mittelst genauer Forschungen entdeckte Ungewißheit der alten Zeitrechnungen, besonders durch die Geschichte der Urvölker und durch den Mangel der Zusammenstimmung der Begebenheiten, längst entkräftet worden.

Beim Lesen eines Abschnitts werden zwar anfänglich die Geschichte, Statistik, Alterthümer- und Länderkunde derjenigen Reiche, von deren Sendungs-Anstalten ich rede, überflüssig erscheinen, aber am Schluß des Ganzen werden sie sich als nothwendig erkennen lassen, um aus der Folgerung den Beweis herzuleiten. Geschichte zeigt, wie bekannt, das Vergangene, Statistik das Gegenwärtige, Archäologie die Spuren des vormals Dagewesenen, Erd- und Länderkunde aber gehört allen Dreien an. Ueberdies gewähren sie hier zugleich eine lebendige Unterhaltung, begründen das Gesagte — freilich nur bis dahin, wo alle Forschungen gehemmt sind, alle glaubhafte Nachrichten aufhören — und führen vielleicht manchem Leser Vieles in das Gedächtniß zurück, was längst vergessen war und nun in naher oder entfernter Beziehung auf das Postwesen steht.

Dies Werk ist besonders meinen Mitbeamten im Postfach gewidmet, die, in der Erfüllung ihres mühseligen Berufs, weder Zeit noch Gelegenheit haben, sich über das Geschichtliche und Merkwürdige dieser wichtigen Staats-Anstalt zu belehren und die Schriften sich anschaffen und benutzen zu können, welche davon sprechen. Dies und mein Alter mahnten mich, meine vieljährigen Beobachtungen und Erfahrungen in einem eigenen Werke zu sammeln und solches als ein Vermächtniß meinen Amtsgenossen in Deutschland zu hinterlassen.

Mögen auch diese Abhandlungen den Geist und Willen der Gelehrten und manches meiner Amtsgenossen anregen, das, was mir nicht gelang, besser und umständlicher auszuführen und vorzutragen, das Fehlende aus mir unbekannt gebliebenen Urkunden und als glaubhaft bewährten Quellen zu ergänzen, die Entdeckungen an das Gesagte anzuknüpfen und, so berichtiget und bereichert, ein gediegenes vollkommnes Werk zu schaffen.

Berlin, im September 1832.

W. H. Matthias.

Inhalt des Ersten Bandes.

Erste Abtheilung: Vom Briefsenden vor der Errichtung der Posten.

Erster Abschnitt. Von der Schriftsprache, dem Briefschreiben und Briefsenden.

Zweiter Abschnitt. Von den Briefsendungen vor Errichtung der jetzigen Posten.

Zweite Abtheilung: Ueber Posten und Haupt-Poststaaten.

Erster Abschnitt. Ueber Posten.

Zweiter Abschnitt. Haupt-Post-Staaten.

Seite

Einige Berichtigungen.

Seite 14 Zeile 15 üppigen statt üpigen.
" 17 " 14 (unten) Metall st. Metal.
" 39 " 22 Angaroi st. Angoroi.
" 48 " 3 (von unten) oriundus st. oriendus.
" 118 " 1 Note b st. d.
" 123 " 13 (von oben) dem Reichspost-Generalat das Bestreben rc. rc.
" 9 (von unten) zu seyn; auch st.: zu seyn. Auch
Seitenzahl 128 statt 218.

Erste Abtheilung

Vom

Briefsenden

vor der Errichtung der Posten.

Erste Abtheilung

Vom

Briefsenden

vor der Errichtung der Posten.

Erster Abschnitt.

Von der Schriftsprache, dem Briefschreiben und Briefsenden.

Im Allgemeinen.

Ehe man Briefe senden konnte, mußte das Briefschreiben zuvor bekannt gewesen, und diesem wieder die Erfindung der Schreibekunst vorangegangen seyn.

In der Schriftsprache also liegt die Veranlassung zum Briefschreiben und Briefsenden, und — als letzteres mehr ausgedehnt und in Form und Einrichtung ausgebildet wurde — zur Entstehung der heutigen Posten. So ständen denn Schriftsprache und Postwesen im genauesten Zusammenhange, wie die Kenntniß der Länder- und die Staatengeschichte.

Aus diesen Gründen möge denn von der Schreibekunst oder Schriftsprache zuerst die Rede seyn, soweit man beim Mangel übereinstimmender Nachrichten und unter widersprechenden Behauptungen das Wahrscheinlichste wählen muß. Ich folge zugleich dem Vorbild einiger Schriftsteller, welche in ihren Abhandlungen über das Postwesen, der Erfindung der Schreibekunst gedenken, ohne gerade ihren Muthmaßungen beizutreten.

§. 1.

Schriftsprache.

Fr Kohlrausch Abriß der Weltgeschichte. S. 6. — J. C. Volz Weltgeschichte. S. 15. — Strom der Zeiten oder Darstellung der Weltgeschichte von Straß. — Dessen Uebersicht der Weltgeschichte — Convers. Lexikon B. VIII. S. 821. — G. G. Bredow Handbuch der alten Geschichte 1820 — Johannes v. Müller 24 Bücher allgemeiner Geschichten ꝛc. ꝛc.

Zwei Motive — Herrschsucht und Handel — scheinen zur Erfindung der Schriftsprache, des Briefschreibens und Briefsendens geführt zu haben.

Herrschsucht erweckt Argwohn. Das Mißtrauen und Befürchten erregen das ungeduldige Begehren, alles wissen zu wollen, was vorgeht, um theils die Regierung fester zu gründen und zu sichern, theils neue Anstalten zu treffen, oder zu neuen Eroberungen zu schreiten. In den Urzeiten war dies stets der Fall, und da geschichtlich die ersten Reiche in Asien entstanden, so ist wohl in diesem Erdtheil der Ursprung der Schreibekunst oder Schriftsprache zu suchen.

Die zwischen befreundeten Nachbarstaaten verabredeten, oder von dem Landesherrn angeordneten Zeichen und Versuche, Nachrichten mitzutheilen, z. B. Rauch- und Feuerzeichen auf Berghöhen ꝛc. ꝛc. setzten das ganze Land in Bewegung, genügten keinesweges und beschränkten sich doch nur auf höchst wenige Ereignisse, z. B. feindliche Einfälle, Aufruhr ꝛc. ꝛc. Die sogenannten Ruf- und Schreiposten enthielten schon das Umständliche einer Kunde, waren aber wegen der Oeffentlichkeit gefährlich. Es mußten folglich andere Mittel ersonnen werden, welche eine Begebenheit befriedigend meldeten, oder den Befehl und Willen des Regenten vollständig verkündeten. Besondere Boten und Abgesandte ersetzten zwar das Bedürfniß, aber das Umständliche, Zeitraubende und der Kostenaufwand erschwerten solche Mittheilungen, überdies blieb der Auftrag ebenfalls kein Geheimniß. Nur Schriftsprache allein vermag jede Bedenklichkeit vollständig zu heben, schon darum, weil bei einem verschlossenen Briefe Jedem Andern der Gegenstand verborgen bleibt.

Wenn ein Volk ein eroberndes wird, sagt der Archäolog Böttiger*), so wird der Wechsel der Verhältnisse bedeutend

*) In dem Literatur-Blatt einer Abend-Zeitung von 1830.

und einflußreich, und je mächtiger es wird und in einem ausgebreitetern Wirkungskreise sich bewegt, nimmt es durch eingeführte und politische Anordnungen und Anstalten eine andere Richtung und zeigt sein kräftiges Wachsen in mehrseitigen Bestrebungen. Die Hauptleiterin des Ganzen kann nur die Schriftsprache seyn.

Eine andere Ansicht führt auf die Vermuthung, daß die Priesterkasten auf die Idee gekommen seyn können, zum Aufbewahren ihrer Geheimnisse und zur Befestigung ihrer Macht, Nachrichten von Begebenheiten, Anordnungen ꝛc. ꝛc. durch verabredete Zeichen sich gegenseitig verständlich zu machen. Die Hieroglyphen, die Keilschrift, überhaupt — die heilige Schrift der Indier, Chaldäer, Aegypter lassen dies vermuthen. Nur ihre Priester — die Weisen des Volks — schrieben und verstanden sie.

Höchstwahrscheinlich bestand der erste Versuch, Begebenheiten Andern mitzutheilen, darin, solche durch Zeichnungen so darzustellen, wie die Dinge sich dem Auge darbieten, wie z. B. die Bilder der Mexikaner und Peruaner und jetzt noch der in der Geisteskindheit lebenden Wilden in Nord-Amerika, deren Gedanken, in Umrissen auf Baumrinden und Häuten eingekratzt, jedem Wilden verständlich sind. Dies war und ist also Bilderschrift in ihrer Rohheit.

Allmählig ersann man weniger schwierige Merkmale, welche nicht nur die Sache, sondern auch die Sprache, vielleicht den Laut der einzelnen Silben eines Worts, ausdrücken sollten. Man vereinfachte die Zeichen, es entstand die Silbenschrift, zuletzt wurde die Buchstabenschrift erfunden. Wer aber vermag zu bestimmen, wo und wann? Denn zu welcher Zeit die Schreibekunst erfunden wurde, ist nicht historisch ausgemacht und wird auch unerwiesen bleiben.

Man nimmt das Jahr 1700 vor Christo als Ursprungszeit des Schreibens an. Die Sage Andrer nennt die Phönizier und deren Stadt Sidon — 1800 J. v. Chr. — welche, vermöge ihres ausgedehnten Handels mit andern Völkern überall bekannt, den nahe und entfernt wohnenden Landsleuten, Kolonieen und Handelsgenossen durch Schriftzeichen Kunde gaben, oder Nachrichten von Jenen empfingen. Denn damals, wie jetzt, konnte durch mündliche Aufträge das Begehrte theils nicht so vollständig ausgeführt, theils, des Geheimhaltens wegen, nicht immer mitgetheilt werden. Viele Gelehrte behaupten dagegen, daß die Phönizier ihre Schriftzeichen aus dem uralten Chaldäischen oder Aramäischen entnommen hätten.

Allein die Erfindung ist gewiß früher und auf mehreren Punkten der Erde gemacht worden, wie man von den viel ältern Völkern, den Indiern, Assyrern, Babyloniern, Chinesen, Aegyptern rc. rc. mit Recht annimmt und sich durch die Inschriften auf den noch übrig gebliebenen Denkmälern bestätiget. Diodor (B. II. Kap. 18.) sagt schon, daß Semiramis (weit über 2000 J. v. Chr. also über 400 J. früher) einen Brief (grammata, epistolèh), vom Indier-König Stabrobates empfangen habe, die Schreibekunst war mithin Beiden bekannt und im Gebrauch. Champollion beweiset dies in seinem Briefe aus Quadi-Halfa v. 1. Jan. 1829 durch die im uralten Tempel zu Ipsamboul in Nubien — dem ältesten Denkmal auf unsrer Erde nächst denen in Indien — gefundene Blechtafel mit den darauf geschriebenen Namen der unterjochten Provinzen in Nubien: Schamik, Schoat, Oscharkin, Kos rc. rc. die in keiner Geographie der Griechen stehen. Der Ursprung des Monuments, folglich auch der Tafelschrift, geht also weit über 2000 vielleicht 3—4000 J. v. Chr.

Die Chinesen, ein uraltes Volk, gebrauchen die Zeichen-, eigentlich Bilderschrift — ein Wort aus mehreren die Sache bezeichnenden Abbildungen zusammengesetzt — linienweise von oben herab, durch Con-fu-tse (Confuzius) im sechsten Jahrhundert vor Christo, mehr geordnet.

Die Phönizier hatten Silbenschrift und die Aegypter zwei Gattungen, als Urschrift die heilige oder Hieroglyphen- (Bilder-) Schrift und später die dämotische oder die gemeine. Die erstere steht, nach den neuern Forschungen, einer Art Buchstaben von der Linken zur Rechten, nahe. Herodot (lib. II. cap. 36) sagt: von der Rechten zur Linken.

Die Assyrer, Babylonier, Syrer, Armenier, Perser und Griechen hatten Buchstabenschrift, wie die Europäer alter und neuer Zeit. Aus dem höchsten Alterthum der Griechen stammt die Boustrophädon- oder Wendeschrift*) auf Münzen und in Inschriften.

*) Nämlich: die erste Zeile wird gelesen von der Linken zur Rechten, die zweite von der Rechten zur Linken, die dritte wieder von der Linken zur Rechten, und so stets abwechselnd, wie die Furchen des vom Zugvieh gepflügten Ackers. (Prof. Schneider kritisches Wörterbuch B. I. S. 243 und Convers. Lexikon B. II. S. 184 und B. VIII. S. 524).

Jene Behauptung von einem weit frühern Daseyn der Schriftsprache und mit dieser des Briefschreibens und Briefsendens, will ich versuchen, in den nachfolgenden einzelnen Abschnitten zu begründen.

Kunstwerke, die in ihren verödeten Trümmern von der Nachwelt angestaunt, und für unerreichbar gehalten werden, bleiben die Lehrer aus jener Zeit, die Niemand kennt und zu berechnen vermag. Jene Werke beweisen, daß sie nur von einem Volke und in einem Zeitalter geschaffen worden sind, wo sein Unternehmungsgeist, seine Kenntnisse und Cultur auf dem höchsten Grade standen. Eben jene Bauwerke mit Bildern und Inschriften sind die sprechenden Zeugen, daß lange vor ihrem Hervorgehen, Zeichenkunst, Malerei, Bildnerei, Mechanik und Schriftsprache erfunden und bekannt seyn, und Jahrhunderte vorüber gehen mußten, ehe eine solche Vollkommenheit erlangt werden konnte.

Ueberhaupt möchte man von manchem Vorgefundenen und Aufbewahrten bekennen, daß die Vorväter uns in Kenntnissen und Einrichtungen zuvorgeeilt sind, und daß für uns noch Vieles übrig sey, zu lernen und nachzuahmen, was für uns paßt und gedeihen könnte. Doch ist auch zu beachten: Neues geschieht immer, und Altes kehrt nicht ganz so zurück, wie es einst war.

Die ältesten Producte in der Bildnerei, Bau-, Zeichnen- und Schreibekunst — ob in Buchstaben oder in Bildern ist gleich — finden sich in Indien. Ob aber deßwegen diese Künste gerade hier entsprungen sind, und ob nicht schon längst vor den Indiern andere Völker gezeichnet, gebauet und geschrieben haben, wer vermag das zu bestimmen?

Aus Indien wanderten Künste und Kenntnisse nach Nubien, Aethiopien (Meröe) und Ober-Aegypten (Thebais), von hier verbreiteten sie sich über das ganze Land, die Perser brachten sie durch ihre Eroberungen in ihre Heimath und die Phönizier nach Palästina, Klein-Asien und Karthago, so gelangten sie nach Griechenland, zuletzt nach Rom als Pflanzschule der ganzen Welt. Bei dem Uebergange von einer Nation zur andern wurden sie umgemodelt, theils verschlimmert, theils verbessert, und in Griechenland bis zum höchsten Grad der Schönheit und Vollkommenheit ausgebildet, wovon schon die spätere zierliche Form der Buchstaben, verglichen mit den verwickelten orientalischen Schriftzügen, zeugt.

Zu der Zeit, als das uralte Theben in Aegypten emporstieg und blühete, verschwand das Köstliche der Indischen Werke, als

Griechenland in seinem Glanze prangte, verfielen die Marmor-palläste und Wundertempel in Theben und Memphis, und jetzt, da hoch im Norden an der Newa Ufer die trefflichsten Bauwerke entzücken, liegt Griechenland in seinen Trümmern, und in den vormals prächtigen Tempeln und Königsitzen zu Van, Petra, Heliopolis (itzt Balbeck) und Babylon hausen armselige Räuber und Raubthiere.

Nur aus den Werken der Baukunst kann man das Vergangene, die Pracht, Hoheit, Größe und Macht jener verschwundenen Nationen entnehmen und daraus auf das gewesene Daseyn von wohlthätigen Einrichtungen, Anstalten und Erfindungen schließen. Verborgen bleiben uns freilich der Sinn der Bilder, die Schrift und Deutung; denn wenige kaum noch verständliche Wörter sind auf uns gekommen, überdies verstümmelt und von dem Volke, das sie uns beiläufig gibt, nach ihrer Aussprache geformt. Alle Schriften, vielleicht unübersetzbar — wie die Schrift der Ur-Indier, Babylonier, Altperser rc. auf den Denkmälern — sind auf immer untergegangen.

§. 2.

Briefschreiben.

In den ersten Zeiten des Schreibens benutzte man geglättete Baumrinde und Palmblätter, denn glaublich wird die Meinung und fast bis zur Gewißheit unterstützt, daß lange Zeit vor Moses (1800 J. v. Chr.) das Bast- oder Rindenpapier, Streifen- und Blattweise, im Gebrauche und älter war, als der ägyptische Papyrus.

Späterhin gebrauchte man gegerbte feine Thierhäute, diese mit einer Masse fein überzogen, wurden das Pergament, nachher kleine Holztafeln, dünn mit Wachs belegt, in welches man die Schriftzeichen mit einem Griffel eingrub, der an einem Ende zugespitzt war, damit zu schreiben, am andern Ende geplattet, um die falsche Stelle zuzudrücken und zu ebnen. Mehrere dieser Tafeln machten ein Buch, oder bei Briefen die Fortsetzung derselben aus. Diese Briefe wurden mit Leinwand umwickelt, und deren Enden mit einem Wachssiegel verschlossen.

In Indien, bei den Juden, Persern, Griechen und Römern wurden die beschriebenen feinen zubereiteten Thierhäute auf einen runden Stab gerollt, dessen hervorragende Enden (Hörner,

Umbilici) bemalt, versilbert, vergoldet, mit Elfenbein ausgelegt, auch wohl mit Edelsteinen verziert waren.

Dem König Attalus in Pergamus (242 J. v. Chr.) wird die Erfindung des Einbindens der beschriebenen Blätter in Bücherform zugeschrieben, Diodor (lib. I. cap. 48) spricht aber schon von einer Menge Bücher, welche am Fuß einer Bildsäule des Oberrichters im Grabmal des ägyptischen Königs Osymandyas in Theben (2300 J. v. Chr.) liegen. Jedoch soll in Pergamus die Zubereitung des Pergaments erfunden worden seyn, was aber unrichtig ist und sich nur auf die Verbesserung des Stoffs zum Ueberzuge der verfeinerten Häute und auf den in jener Zeit ungemein großen Absatz des trefflichen Fabrikats beschränkt.

Das höchst schwierige und mühsame Schreiben oder Einschneiden mit dem Griffel in die Blätter und Wachstafeln leitete schon in den frühesten Zeiten auf das Schreiben mit einem zugespitzten Schilfrohr, dessen Spitze in eine Art Dinte getaucht wurde, welche man theils aus dem schwarzen Blute des Blackfisches, theils aus dem Safte der wilden Maulbeere, oder aus einem Leimwasser mit eingerührtem Ruß oder Zinnober bereitete. So waren wahrscheinlich die Briefe der Semiramis, des Cyrus (Ahasverus) und dann vor den Zeiten Davids, mit Schilfrohr auf zubereiteten Häuten oder sonst Papierähnlichem geschrieben, was gewissermaßen durch die Nachricht Herodots bestärkt wird, daß in den ältesten Zeiten die Jonier auf ungegerbten Hammel- und Ziegenfellen geschrieben hätten.

Viele Stellen im Buch Esther (Kap. 1. v. 19. 20. 22. — Kap. 3. v. 12. u. 13. — Kap. 8. v. 8. 9. 10.) bezeugen, daß in den Regierungszeiten des Cyrus (560 v. Chr.) das Briefschreiben, Erlassen der Landesherrlichen geschriebenen Befehle an die Unterthanen und Behörden, und das Versiegeln der Briefe gebräuchlich waren. Die Römer verschlossen ihre Briefe mit einem Siegel oder Petschaft, das nur der Empfänger kannte, und dessen Mißbrauch von Andern, oder das Nachstechen, dem Cornelischen Gesetze gemäß, streng bestraft wurde. Nicht die Handschrift, sondern das Siegel blieb ein gerichtlicher Beweis.

Der Name des Briefstellers stand nie — wie jetzt — am Ende des Briefs oder Schreibens, sondern entweder oben an als Anfang der Anrede, oder gar nicht, oder statt des Namens bloß die Bezeichnung: mppria (manu propria), wie in vielen Fürst-

lichen Schreiben und Mandaten aus dem Mittelalter und dem vorvorigen Jahrhundert. Aus den Schriftzügen, der Eingangsrede und dem Siegel mußte folglich der Verfasser erkannt werden.

§. 3.

Briefsenden.

Guerre sagt in seinen Memoiren, die Völkergeschichten enthalten bisher wenig mehr als die Lebensgeschichte der Großen, die Erzählung der Schlachten und Eroberungen, fast gar nichts von der Verfassung, den Staatsanstalten und innern Einrichtungen eines Volks, und doch ist der Held der Geschichte das Volk selbst. Jeder Geschichtschreiber sollte so weit wie möglich in die vergangene Zeit zurückgehen, nicht um die Fabeln aufzufrischen, sondern um in den Frühzeiten die Staatsanstalten und Gesetze zu suchen, in welchen sich immer Spuren ehemaliger Verhältnisse und Zustände finden, wenn solche auch in der Folge Veränderungen erlitten haben. Es ist anziehend, die Erscheinungen der Gegenwart mit denen in der Vergangenheit zu vergleichen, in der sie entstanden, und man wird die Meinung ändern, daß alles bei uns neu sey.

Die Richtigkeit dieses Satzes, auch auf unsre heutigen Postanstalten angewandt, wird sich durch die Vergleichung des Vormals und jetzt ergeben. In den ältesten Schriften wird der Gesandten und Boten gedacht, welche entweder Aufträge mündlich ausrichteten, oder Briefe ihrer Monarchen überbrachten. Das Letztere ist noch jetzt der Fall mit den Sendboten, die man gegenwärtig fast in allen Sprachen Europa's Couriere nennt.

Als Ludwig XI. seinen Couriern den Namen postes beilegte, (s. Frankreich, Band II. Kap. 12.) kam diese Benennung der reitendenden Briefboten in den Umlauf, ging zu den Nachbarstaaten über, und man benannte das, was sonst Botensenden, cursus publicus und Couriere hieß, — nun ohne weitere Untersuchung: Posten.

Von diesen allgemeinen Betrachtungen gehe ich zu den besondern archäologischen und geschichtlichen Forschungen und Erörterungen über, aus welchen die Beweise von dem frühern Daseyn der Schriftsprache, des Briefschreibens und Briefsendens — oder irrthümlich sogenannten Postanstalten — bei einigen alten und neuen Völkern klarer und überzeugend erscheinen werden.

Zweiter Abschnitt.

Von den Briefsendungen vor Errichtung der jetzigen Posten.

Kapitel 1.

Indien.

Diodor. Lib. II. cap. 17 u. 18. Strabo, Plinius, Arian, — Geographie vom Prof. Stein — Convers. Lexik. B. V. S. 30—61. — Reisen des Tavernier — Bernier — Thevenot — Thomas Roe — und Eduard Terri — Tagebuch des Capitains J. A. Hogdson — Christins und Pottingers Kundschaftsreise von Bombay ꝛc. ꝛc. nach Persien, 1810. 1811. — Uebersicht der Weltgeschichte von Straß — dessen Handbuch der Weltgeschichte, 1830. B. I. S. 69. u. f. — Rio, Prof. der Geschichte Abhandlungen — A. Riem, Geschichte der schönen Architectur, Abschn. IV. S. 223. ꝛc. ꝛc.

Indien im allgemeinen, Hindostan im bestimmtern Sinn, mit seinen Strömen Indus (Sind) und Ganges a), 600 deutsche Meilen von Osten nach Westen, 700 Meilen von Norden nach Süden ausgedehnt, im hohen Alterthum mit 37 Königreichen, nur der Zahl nach, wenige namentlich in den heiligen Büchern aufbewahrt, die schönsten Länder unsrer Erde, dies Indien ist sicher das erste und älteste Land, aus welchem sich die Zweige

a) Die Quelle des Ganges, oder B'hagirat'hi, ist am 31. Mai 1816 vom engl. Capitain J. A. Hogdson, von allen Europäern der Erste, entdeckt worden, kein Indianer nahete sich ihr. Sie strömt aus einem 6 engl. Meilen langen, 2½ M. breiten Schneebette, 27 F. breit, in der Mitte 1½ F. tief zwischen ungeheuern Berggipfeln in den höchsten Eisregionen des Himmalaya. Vorn über dem Gewölbe, aus welchem der Ganges herausbrauset, ist die 300 Fuß hohe Schneemasse ganz senkrecht abgeschnitten und seit Jahrtausenden wie eine glatte Mauer gebildet. Von dem obern Rande dieser sonderbaren Schneewand hängen gewaltige graue Eiszapfen herunter, die von den Braminen in Gangotri das Haar des Mahadovah (Kuhmaul) genannt werden.

des Menschengeschlechts und des **Culturzustandes** verbreitet haben müssen.

Obgleich das Urvolk so ganz verschwunden ist[b]), daß nicht einmal das Sanscrit, die älteste aller uns bekannten Sprachen, es namentlich bestimmt nennt und bezeichnet: so zeigen ihre noch vorhandenen unterirdischen Bauwerke die vollkommensten Meisterstücke in ihrer Art und von solcher Größe, solchem Umfange und so unsäglich mühsamer Ausführung, daß kein heutiger Monarch ein Gleiches schaffen möchte. Eben diese Denkmäler treten als die einzigen Zeugnisse auf, was jenes Volk gewesen seyn muß. Von einigen dieser Beweise sey hier die Rede.

Vorzüglich wundervoll sind die Felsenpagoden in der Tempelgrotte **Jugnath Subba** bei **Illura** (**Ellorah**, itzt **Hyderabad**) im Königreich Golkonda. Vor dieser Stadt liegt ein 150 Fuß hoher Felsen, der sich hufeisenförmig 2 Stunden weit herumzieht. Auf der innern oder hohlen Seite ist der ganze Felsen von einem Ende bis zum andern, von oben bis unten ausgehauen, in einer aneinander hängenden Reihe von Pagoden, jede einer Gottheit geweihet, mit 4-, 6- und achteckigen Säulen und Zimmern, weit über 100, und zwar in mehreren Stockwerken übereinander. Ihre Decken, rundgewölbt ausgehauen, ruhen auf

b) Nahe bei Calcutta liegen viele Hügel, die in Gestalt und Größe denen um Troia und in Klein-Asien höchst ähnlich sind, sie scheinen die Grabmäler von Helden, Fürsten und ausgezeichneten Männern zu seyn. Man findet in den Grüften dieser Felsmassen menschliche Gebeine, Rüstungen, Waffen, Götzenbilder, Zierathen und Kleidungsstücke. Aber die gelehrtesten Klassen der Einwohner haben nicht einmal eine Tradition von diesen Grabhügeln und halten sie für **noch älter**, als die Legenden der Braminen und einem Volke angehörend, das vor dem Anfange ihrer Zeitgeschichte — mehr als 60,000 Jahren — gelebt haben müsse.

Calvisius (Sethus, Astronom, Cantor und Lehrer an der Thomas-Schule in Leipzig, Musiker und Dichter, lebte von 1556—1615) bestimmte im Jahre 1610—5559 verflossene Jahre seit Erschaffung der Welt, **also itzt**, nach der Kalender-Angabe, 5781, nach Andern 5816. Eine dritte Berechnung giebt das Alter der Bäume, das keine Gränze hat, denn solche von Gewittern und Menschenhand verschonte Bäume überleben mächtige Reiche und die ältesten Denkmale der Geschichte. Diesem zufolge ist wohl die heilige Cypresse auf dem Gottesacker der Sancta Maria de Testa, 2½ Meile von Oaxaca im Staate Mexiko der älteste Baum auf unsrer Erde. Er enthält 37½ Fuß im Durchmesser, 127 Fuß im Umfange, fast 120 Fuß Höhe und wird **über 6 bis 7000 Jahre alt** geschätzt, also weit über das von unsern Gelehrten angenommene Alter unsers Erdballs, und in die Berechnung der Indier übergehend.

Säulen, und die Wände sind mit Basreliefs geziert; das Tageslicht fällt durch die in den Felsen gehauene Löcher hinein.

Eben solche ungeheuere unterirdische Gebäude finden sich auf der Insel Salsette und Elephante, zu Dschegurseri, Keneri, Monpeser ꝛc. ꝛc. alle von derselben Bauart und mit einer Menge in den Felsen ausgemeißelter Figuren ausgeziert, diese weit besser und freier als die spätern ägyptischen.

Hoch in den Gebirgen des Himmalaya, von hohen Felsspitzen umgeben, liegt das vom Beherrscher Pandu in undenklicher Vorzeit erbauete Lak'ha Mandal, ein seit tausenden von Jahren verödeter Wallfahrtsort der Hindu, ein in Trümmern liegender Tempel, fast verschüttet durch den Herabsturz eines Berges, von welchem Ereigniß nicht einmal die Sage Kunde giebt. Im Innern aber steht eine ungemein große blaue Steinplatte mit Characteren oder Bilderschrift, die Niemand erklären kann.

Strabo, Plinius und Arian sprechen von einer uralten Hauptstadt des ungeheuern Reichs Indien, wahrscheinlich dem Polibothra der Alten in der von Mythen umhüllten Zeit, jetzt Canvouge am Ganges in Bengalen. Jetzt steht ein armseliges Dorf auf der großen wüsten Trümmerfläche.

Benares, in der Urzeit Kasi genannt, deren Ursprung in der Verborgenheit liegt, eine der großen Städte Indiens, mit 28,000 Häusern und 580,000 Einwohnern, 460 engl. (98¾ deutsche) M. von Calcutta, ist jetzt die Hochschule der Braminen und aller Hindu's, Indiens Athen. Dahin wallfahrten alle Gelehrten und Schüler, gewöhnlich studiren diese 10 bis 12 Jahr, und zwar die heiligen 4 Bücher Beths oder Veda (Grundtexte) in der seit 2000 Jahren ausgestorbenen, nur noch den Braminen verständlichen Sanscritsprache c).

c) Sanscrit. Sie ist gleich der Aramäischen und der unerklärbaren Keilschrift, die älteste, heilige, Braminen- und Buchsprache. Dies weit über 2000 Jahre todte Sanscrit ist in mehr als 20 Mundarten zertheilt, wunderbar gebaut, höchst reich, hoch poetisch. Das Alphabet enthält 50 Buchstaben, und soll, der uralten Sage nach, vom Gott Panini, Vater der Sprachlehre, erfunden worden seyn, der sich wieder auf mehrere seiner Vorgänger beruft, darum wird dies Alphabet Dova-Nagary (Götterschrift) genannt. Jene Bücher oder Veda enthalten mehrere Abtheilungen sämmtlich in Gesängen, Stanzen und Versen, wunderbare Erzählungen vom Ursprunge der Götter, des Brama (Schöpfers), Vischnu (Erhalters) und Schiwa (Zerstörers oder Todes), also Anfang, Dauer und Ende aller Wesen, das die Sterblichen wieder zum Ewigen zurückführt. Die Seelenwanderung ist die bedingte Entsündigung.

Delhi am Dschumna mit 400,000 Einwohnern, die Residenz des großen Moguls. Ihr Gründer ist unbekannt und wahrscheinlich vor Zeiten die Hauptstadt Hindostans und Residenz des Königs Porus gewesen. Die verwitterten Trümmer ihrer Palläste, der Grabmäler ihrer Könige, besonders eine 245 engl. Fuß hohe runde Säule von rothem Granit, mit 5 Stockwerken, 156 Fuß im Umfange auf der Basis, und 304 steinernen Stufen bis oben hinauf zur Spitze.

Diese nur oberflächlich bezeichneten Ueberreste der uralten Vergangenheit zeugen von der Macht, der Kunst, dem Glanze und den Kenntnissen eines Urvolkes von welthistorischer Bedeutung, dessen wahrer Name aber so erloschen ist, daß er von den Braminen verschieden angegeben wird. Ihre Palläste sind in Trümmer zerfallen, die glänzenden Tempel verschwunden, alles still und öde in der umgebenden üppigen Vegetation.

Dies Ur-Indien bezeichnet mächtiger Reiche Schicksal und Fall, nur ihre unnachahmlichen Werke, noch in ihrer Verheerung und Verwilderung wunderherrlich, sind deutliche, vollgültige Sprecher, was die Bewohner und ihre Herrscher waren, und daß bei ihnen die höchste Geistesbildung und alle höhern Künste walteten, mithin auch Handel, Verkehr mit dem Auslande, Schriftsprache, Schreibekunst, Briefwechsel und Briefsenden. Man kann diesem zufolge nicht bei bloßer Muthmaßung stehen bleiben.

Einen spätern Beweis, daß Briefwechsel und Briefsenden bei den Indiern, über 2000 J. v. Chr. im Gebrauch war, gibt uns Diodor (lib. II. cap. 17 et 18), der den Ktesias d) als Gewährsmann nennt. (Von diesem Briefwechsel des Indier-Königs Stabrobates s. das folg. Kap.)

Auch in der zweiten Hälfte des vorletzten Jahrhunderts bestätiget der berühmte Tavernier in seinen Beobachtungen die Meinung von den Briefboten-Stationen: In Indien werden alle Schreiben und Briefe der Könige, Feldherrn und Landesbe-

d) Ktesias, Geschichtschreiber und Leibarzt Artaxerxis II. Mnemons (Herrschers) Königs von Persien, 405 vor Chr. 1653 J. nach der Semiramis, und etwa 40 nach Herodot. Ktesias schrieb eine Staatsgeschichte der Assyrer und Perser in 23 Büchern, die bis auf wenige Ueberbleibsel verloren gegangen sind. Er entnahm seine Nachrichten aus Urkunden und Archiven des Königs. Diodor entlieh aus jenen das Meiste seiner Geschichten. (Jöcher Gelehrten-Lexikon, S. 746, Ctesias).

hörden durch bestimmte Fußgänger verschickt, die sich in Entfernungen von etwa 2 ital. (½ deutsche) Meilen in Hütten an den Landstraßen aufhalten müssen. Sobald ein Bote bei einer solchen Hütte ankommt, empfängt der schon bereitstehende das Schreiben und läuft damit bis zur folgenden Station, von wo dasselbe von Hütte zu Hütte auf gleiche Weise bis zum Endpunkt gebracht wird. Vorstehende Betrachtungen erwogen, kann man fast nicht bezweifeln, daß in den Zeiten jener mächtigen Staaten im hohen Alterthum das Briefsenden, was gegenwärtig durch Fußläufer geschieht, wahrscheinlich durch bestimmte reitende Boten ausgeführt worden sey, mithin Briefsendungs-Anstalten — insgemein Posten genannt — vorhanden gewesen seyn müssen.

Kapitel 2.

Assyrien (Adiabene) und Babylonien (Chaldäa).

Herodot, lib. I. cap. 168. 184. 193 und 202. — Diodor, lib. II. cap. 3. 7. 16 und 18. — Prophet Jonas, Kap. 3. v. 3. — Strabo, lib. XVI. §. 105. — Straß Handbuch der Weltgeschichte, 1830. B. I. S. 69 u. f. — Kohlrausch, Abriß der Weltgeschichte S. 6. — Prof. Leonhardi, Geschichte der Erfindungen S. 113 rc. rc.

Reiche, deren Ursprung im grauen Alterthum der Sagen, Dichtungen und des Volksglaubens verschwindet, Assyrien (Babylonien), das seit dem Anfang der zuverlässigen Geschichte, 1694 Jahr bestand, 42 Könige zählt und unter diesen den Ninus, den ersten, den die Geschichte nennt, eine Semiramis, einen Baläus II., der ganz Vorder-Indien bezwang und den berüchtigten Sardanapal, mit dem das Reich unterging.

Durch die Heereszüge jenes gewaltigen Ninus I. (Gemahls und Vorgängers der Semiramis), des mächtigsten Eroberers in Asien, etwa 2110 J. vor Chr. war das Assyrische Reich bis an Indiens Gränze, an den Nil und Tanais (itzt Don) erweitert, Babylonien, Medien, Armenien, Mesopotamien, Persien und Aegypten unterworfen worden. In der Provinz Babylon, damals noch ohne Hauptstadt, gründete er Ninus, in der Bibel Ninive genannt, am Tigris e), als Hauptstadt seiner un-

e) Nach Herodot lib. I. cap. 193 u. 202. — Diodor sagt lib. II. cap. 3 u. 7. am Euphrat.

geheuren Besitzungen, ein Viereck, 3 Tagereisen oder 480 Stadien im Umfange (12 deutsche M.) 150 Stadien (3¾ deutsche M.) lang und 90 Stadien (2¼ M.) breit, mit 100 Fuß hohen Mauern, oben 3 Wagen breit, und mit 1500 Thürmen, jeder 200 Fuß hoch.

Nach ihm regierte, 2058 J. v. Chr. seine Gemahlin Semiramis f), von der man viel, im Grunde aber wenig weiß, weil 500, ja 1000 J. nach ihr und als das Babylonische Reich längst untergegangen war, der Verlauf der Begebenheiten erst geschrieben worden ist, daher man kaum das Wahre von dem Erdichteten und das Wichtige von dem Werthlosen unterscheiden kann. Diese Semiramis erbauete bald nach der Verwüstung Ninive's von den Medern, die Stadt Babylon, deren Mauer 480 Stadien (12 deutsche M.) im Umfange g), oben 50 Ellen Raum für 6 Wagen nebeneinander, 200 Ellen (nach Diodor nur 50) Höhe, 100 Thore von Erz und 250 Thürme hatte. Mitten durch die Stadt floß der Euphrat, an ihm lagen 2 Königliche Palläste, innerhalb Häuser von 3 und 4 Stockwerken, und der Belusthurm oder Tempel, 2 Stadien im Gevierte, 819 Fuß hoch, also 179 Fuß höher als die höchste Pyramide in Aegypten (640 Fuß hoch) h) i).

Nach

f) syrisch: Taube. Sie war früher die Gattin des Statthalters und Feldherrn Onnes, auch Menones in Syrien, der des Ninus Tochter zur Entschädigung nicht heirathen wollte, sondern sich aus Gram über die vom Ninus befohlne Wegnahme seiner Gattin erhing.

g) Strabo lib. XVI. §. 105. gibt nur 385 Stadien (9⅝ deutsche M.), und die Höhe 32 Fuß an.

h) Herodot sah nach 1630 Jahren noch in dem von den Persern etwas zerstörten Babylon die Denkmäler der alten Hoheit, Ueppigkeit und des Reichthums der ungeheuern Stadt. Jetzt sind die Hauptreste etwa 2 engl. M. jenseits der Stadt Hillah am Euphrat auf einer Stelle Babylons. Jene Reste sind der Belusthurm (der Tempel zu Babel), auch von den Arabern so genannt. Der Umfang beträgt 2266 Fuß, die höchste Höhe der Ruine 270 Fuß. An der Westseite steht noch ein Stück des Eckpfeilers, einige 30 Fuß hoch von Ziegelsteinen und Erdpech so fest verkittet, daß nur der Stein, nicht der Kitt, mit äußerster Gewalt zertrümmert werden kann. Im Innern steigt man in einen Gang und sieht die Stockwerke ganz so, wie Herodot sie beschreibt.

i) Der Schriftsteller Marikas Catina (140 J. vor Chr.) in Syrien, und der armenische Geschichtschreiber Moyses von Khoren (500 J. nach Chr.) erzählen: Als Semiramis Armenien völlig unterjocht hatte, und mit

Nach einer langen Reihe von Friedensjahren beschloß die Königin einen Heereszug gegen den Indier-König Stabrobates auszuführen, dessen Staaten als die größten, herrlichsten und reich an Edelsteinen gepriesen wurden. (Diodor lib. II. cap. 16 bis 18).

Höchst merkwürdig und beweisend für das damals schon gebräuchliche Briefschreiben und Briefsenden ist der Umstand, daß Stabrobates, vor dem Ausbruch des Krieges durch seinen Boten (Gesandten) der Königin ein Schreiben (grammata) überreichen ließ, in welchem er Schmähungen wegen ihres liederlichen Wandels aussprach und mit einem Schwur versicherte, sie kreuzigen zu lassen, wenn er siegen würde. Semiramis lachte beim Lesen des Briefes (epistolèh).

So ist durch Ktesias und Diodors Angaben bezeugt, daß weit über 2000 J. v. Chr. das Briefschreiben und Briefsenden bekannt und im Gebrauch war. Herodot schweigt zwar von jener Begebenheit, er wird ihrer jedoch wahrscheinlich in seinen Assyrischen Geschichten gedacht haben, von welchen er im I. Buche, Kap. 193 spricht, die aber verloren gegangen sind.

Schon die Erfindung des Purpurfärbens, des Bergbaues, der Gewinnung der Metalle, der Sonnenuhren, der Gebrauch des Schwertes, Spießes, Schildes, die Baukunst in den Riesenwerken, die Bildnerei, die Anlegung der Wasserschleusen, die Steinschneidekunst, der Geldstempel, die Bezeichnung der Sternbilder, der wunderbare Stollenbau oder Tunnel unter dem Eu-

---

ihrem Heere an den See Van lagerte, ließ sie von 4200 Arbeitern aus Assyrien, und 600 Bildhauern in Holz, Stein und Metal, in wenigen Jahren die Stadt Van mit ihren Wunderwerken erbauen. Der Professor Schulz in Göttingen sahe auf seiner Reise im Orient, 1826, die im mittlern Theil Armeniens liegenden Trümmer dieser Stadt Van. Sie heißt im Lande: Schamiramakert, d. h. Stadt der Semiramis. Beides ist historisch richtig. Tamerlan ließ die Stadt im 14ten Jahrh. zerstören. H. Schulz fand die verschonten Denkmäler noch eben so, wie die griechischen Schriftsteller sie schildern, Säulen, Statuen, Monumente im Innern der Stadt, und geräumige in den Felsen gehauene Höhlen, an deren Eingängen sich große Inschriften befinden, deren Schriftzüge — wahrscheinlich die uralte babylonische Keilschrift — Jedem unbekannt, bis jetzt unerklärbar sind, und alle von der Semiramis aufgeführten Denkmäler schmückten. Das Andenken dieser assyrischen Königin ist noch jetzt bei den Armeniern und Kurden sehr verbreitet.

phrat ꝛc. ꝛc. k). Diese Fülle der Entdeckungen und Anwendungen in Assyrien und Babylonien, vielleicht weit über tausend Jahr vor Mosis Zeiten — dieser Reichthum an Kenntnissen beweiset, daß eine Schriftsprache — wahrscheinlich die Keilschrift, oder welcher Art sie auch gewesen seyn mag — also auch ein Schriftwechsel und mit demselben, als Folgerung, ein Briefsenden zu Fuß, zu Pferde oder fahrend vorhanden waren. Es mußte vorhanden seyn, um nicht nur jene Künste im ganzen Reiche zu verbreiten und überall bekannt zu machen, sondern auch die Befehle des Landesherrn an die Statthalter in den Provinzen und an die Heerführer, und deren Berichte an den Herrscher zu überbringen, eine Anstalt, welche auch die Unterthanen benutzen konnten, und die man seit Jahrhunderten Couriere und Posten benennt.

Kapitel 3.

China l).

Marci Pauli Veneti de Regionibus orientalibus, 1671 lib. II. cap 23. pag. 82 — Description de l'Empire de la Chine etc. par le Père Jean Baptiste du Halde, tom. II. pag. 68. — Straß Weltgeschichte. B. I. (China). — Rio Abhandlungen. — Macartnay Gesandtschaftsreise nach China. B. II. Kap. 1. S. 40. — Bernardin de St. Pierre Description de l'Empire de la Chine.

Weit über viertausendjährige zuverlässige Jahrbücher setzen uns in den Stand, den Fortschritten der Chinesen in der Kul-

---

k) Diodor meldet im lib. II. cap. 9, daß Semiramis — also vor 3886 Jahren — unter jenem reißenden Fluß-Euphrat innerhalb sieben Tagen einen gemauerten Gang (Tunnel) von Ziegel und Erdpech erbauen ließ, der 1 Stadium (600 Fuß) lang, im Innern 15 Fuß breit, 12 Fuß hoch und von außen rund herum mit einer 4 Fuß dicken Kruste von Erdpech bedeckt war. Welch ein Wasserbau in jener Zeit und vollbracht in 7 Tagen gegen den so oft verunglückten Brünelschen in London, den jeder Engländer dennoch für ein ächt brittisches Wunderwerk erklärt. In Liverpool ist am 31. Junius 1829 auch ein Tunnel, oder die große unter der Stadt weglaufende Eisenbahn vollendet worden, die noch steht und Jahrtausende stehen wird. Die Verfertiger waren aber auch andre Engländer wie die in London, und der Mersey sieht freilich anders aus, wie die Temse. — Auch in Königsberg in Preussen ist unter dem Pregelfluß ein längst verschütteter Tunnel, im 14ten Jahrh. von den deutschen Ordensrittern, bei der Besitznahme Samlands und Gründung der Stadt, also 500 Jahre vor den beiden englischen, erbauet worden.

l) Von den Einwohnern Thon-koue (Mittelpunkt der Erde, auch das himmlische Reich) — von den Arabern Sin — von den Persern Tchin —

ten, in Kenntnissen und Wissenschaften zu folgen. Ihre alten Gedichte besingen nicht ein eingebildetes Reich von Göttern, wie bei den Indiern, sie beschreiben uns eine Ordnung der Dinge, wo der Mensch im Frieden die Erde bebauet, wo die Weisen das Land durchziehen, um Zwiste auszugleichen und manches neue Verfahren in Kunst- und häuslichen Sachen zu lehren.

Die Dichtungen aus dem unbekannten Alterthum nicht beachtet, ist durch Berechnungen erwiesen, daß China über 2300 J. v. Chr. unter den Kaisern des Regentenstamms der Hiao oder Y-a-o schon eine sehr mächtige und volkreiche Monarchie gewesen ist.

Ehe ihr Land von den Mongolen m) überfallen wurde und als halb Europa noch in Finsterniß lag, stand dies Reich schon auf der höchsten Stufe der Ausbildung in Kenntnissen (z. B. der Polarität des Magnets, 2500 J. v. Chr.) und in Künsten, in denen es seinen asiatischen und zum Theil den europäischen Zeitgenossen zuvor that. Seit dem sind freilich die Chinesen nicht fortgeschritten, und nach ihrem großen Lehrer Con-fu-tse (Confuzius) 530 J. v. Chr. ist kein solcher wieder erstanden; China kann nicht mehr Bewunderung erregen.

Die Größe dieses Reichs — 650 deutsche M. in der Länge, 375 M. in der Breite, 200000 Quadratmeilen Flächen-Inhalt, also acht mal mehr als ganz Frankreich — die Menge der Provinzen, jede regiert von einer Anzahl Mandarinen und Beamten abstufenden Ranges, und die ganze Staatsverwaltung in sich forderten, seit der Gründung dieses von seinen Nachbarstaaten fast abgeschlossenen Kaiserthums, eine stete Verbindung mit einander, die nur durch einen mehrere Jahrtausende bestehenden Schriftwechsel n) und dessen Sendungen bewirkt werden konnte. Dies

von den Mongolen, eigentlich vom Dschengis-Khan, dem Eroberer: Ka-ta-i (das Land der Sklaven) genannt.

m) Die Benennung: Tartaren für die ganze Nation ist unrichtig, sie gehört nur einem der 4 Völkerstämme an, die zu dem großen Volke der Turken (nicht Türken) gehörten, nach dem Flusse Tartar sich benannten und dem berühmten Dschengis-Khan sich unterwarfen. Die ganze Nation nennt sich Moál, d. h. Mongolen, und so heißen sie im ganzen Orient.

n) Das jetzige, aus Baumwolle verfertigte Papier wurde erst unter der Regierung des Kaisers Hang-ho-ti oder Wü-ti, Dynastie Hang, 105

Befördern und Bestellen geschieht, wie schon im Alterthum, noch jetzt durch Couriere oder eigene reitende Boten.

Der Kaiser unterhält auf seine Kosten eine ungemessene Anzahl Pferde Behufs der Couriere, die von Pecking nach jeder Provinzial-Hauptstadt gehen, und die Befehle an den Unter-König überbringen, dem die Depechen von dem Statthalter (Koug-tou) eingehändiget werden. Der König schickt seine Befehle durch andere Couriere an die Städte der ersten Ordnung u. s. w. Die Courierposten sind zwar kaiserlich, bestellen jedoch heimlich auch Briefe an Privat-Personen. Sie bringen die Berichte an den Kaiser mit einer Schnelligkeit, die kaum von den neuesten Europäischen Verbesserungen in diesem Fache übertroffen wird, denn Depeschen auf 150 engl. (30 deutsche) Meilen sind nur einen Tag unterweges.

Die Schreiben des Kaisers und die Berichte an ihn werden in einen flachen Beutel gesteckt und dieser vom Reiter um den Leib gebunden. Unten an dem Beutel hängen Schellen, um die Ankunft des Couriers an den Stationsort anzukündigen, wo ihn ein andrer Courier ablöset. Diese Wechselörter liegen etwa 10 bis 12 engl. ($2\frac{1}{2}$ deutsche) M. von einander entfernt.

Der Venetianer Marco Polo — der erste Europäer, welcher (1271) China durchreisete — sagt: Von der Stadt Cambalu (tartarisch, Pecking, Nordstadt, chinesisch) führen viele Landstraßen nach den benachbarten Provinzen, in welchen Ablager mit den schönsten Häusern vorhanden sind, in denen sich die Abgeordneten und Boten des Königs (kaiserliche Couriere) aufhalten. Jene Ablager werden tartarisch: Lamb, chinesisch: Jan-li auch Jan-ib, d. h. Pferdewechsel, genannt. Denn 3 bis 400 Pferde stehen stets bereit für diese Boten, welche von hier reisend nach 25,000 Schritt andre Stationen finden, und so geht es in gleicher Ordnung und Entfernung bis zu den entlegensten Gränzen des Reichs. Auch in den ödesten und waldigsten Gegenden, wo irgend eine Wohnung ist und sich Menschen aufhalten, findet man eine Königliche Station. Lebensmittel für die Leute und Futter müssen die nächsten Städte liefern.

J. v. Chr. erfunden. Vorher waren Brettchen aus Bambusrohr im Gebrauch, auf welchen, wie noch jetzt, die Schriftzeichen mit dem Pinsel und schwarzen oder rothen Tusch gemalt werden. Man kennt die Zeit der Einführung dieser Schreibekunst nicht mehr.

Du Halde, 400 J. nach Marco Polo, zur Zeit der Regierung des so weisen, allmächtigen Can-hi, meldet: Allenthalben, wo Stationen angelegt sind, befindet sich ein Mandarin, der die Aufsicht hat. Die Postpferde gehören insgesammt dem Kaiser, und Niemand als die Couriere und Abgesandten des Kaisers darf sich ihrer bedienen. Diejenigen Couriere, welche die Kaiserlichen Handschreiben und die Befehle der Hofgerichte und vornehmen Hofbeamten überbringen, führen solche in einer verschlossenen Tasche, die mit gelben Seidenzeuge überzogen ist, auf dem Rücken hängt und auf einem Sattel-Kissen ruht. Diese Gattung Couriere sind in der Regel Männer vornehmen Standes und werden von einigen Reitern begleitet. Gewöhnlich müssen sie 50—60 Lys (5—6 deutsche M.) zurücklegen, ehe sie frische Pferde erhalten. Die meisten Stationen (Pferdewechsel) liegen 50 Lys (5 deutsche M.) von einander.

Die Couriere untern Ranges nehmen gegen eine kleine Belohnung Privatbriefe zur Bestellung mit, jene werden unter dem Rocke verborgen, und diese Boten sind es, deren sich die Mandarinen für die gewöhnlichen Berichte an die Regierungen, Staatsbeamten und in eigenen Angelegenheiten bedienen. In China ist durch keine Briefpost für die allgemeine Bequemlichkeit des Volks gesorgt, das freilich höchst selten lesen, noch weniger schreiben kann.

Außer diesen Courieren sind noch Kaiserliche Fußboten, an den Landstraßen in besondern Herbergen wohnend, die sich stets bereit halten müssen, die empfangenen Briefe bis zum nächsten Wechselorte schnell zu überbringen. Jeder Bote hat einen Gürtel mit daran hängenden Glöckchen, um den Leib gebunden, sobald diese Glöckchen gehört werden, erwartet der vorbereitete Bote den ankommenden, übernimmt das Briefpaket und wandert sogleich bis zum folgenden Ablager. So werden Briefe, kleine Pakete, selbst Früchte, in kurzer Zeit an Orte gebracht, die 10 Tagereisen (chinesisch: Uchan, jede zu 30,000 Schritt gerechnet) entfernt sind. Diese Fußboten werden aus der Staatskasse besoldet.

Die Chinesen reisen theils zu Pferde, theils in Sänften zu 2 und 4 Trägern, oder in Wagen, zu welchen die Gastwirthe, oder besondere Fuhrleute jedes Orts die Gespanne für ein verdungenes Lohn geben. Alles ist Privatsache.

Die Mandarinen sorgen für den guten Zustand der Wege, die breit, geebnet und gepflastert sind, jede Vernachläßigung wird strenge bestraft. Berghöhen sind abgetragen, Felsen gesprengt, Thäler und Schlünde ausgefüllt und hängende Brücken errichtet worden, die auf gespannten Tauen ruhen. In mäßigen Entfernungen stehen sehr gut eingerichtete Wirthshäuser am Wege. Der stete ungeheure Staub zwingt jeden Reisenden, eine Larve mit Augengläsern vor dem Gesicht zu halten.

Ein Paß in chinesischer und tartarischer Sprache, vom Kriegsgouverneur, dem Tribunal und andern hohen Staatsbeamten unterzeichnet und besiegelt, sichert überall ein schnelles Fortkommen, eine gute Aufnahme und ein schleuniges Gestellen der im Paß bestimmten Anzahl Pferde oder Barken.

Man reiset auch in Sänften. Die Träger stehen unter einem Vorsteher, der alles besorgt; die Zahlung für das Fortbringen eines Reisenden und seines Gepäcks ist festgesetzt und wird voraus entrichtet. Die Träger laufen 1½ deutsche M. in einer Stunde.

Unter dem Kaiser Tschi-Hoang-Ti, etwa 240 J. v. Chr. wurden die Wagen erfunden, mit Pferden, Esel oder Ochsen bespannt, und zum Fortbringen der Menschen und Lasten gebraucht.

Waarensendungen geschehen entweder durch Lastträger, welche eine eigene Zunft unter einem Ober-Aufseher bilden, oder auf einem einrädrigen Karren, beide Arten nur bis zur nächsten Stadt.

Kapitel 4.

Japan.

Die Japanische Sprache, mit keiner in ganz Asien übereinstimmend, die Lebensweise, Gebräuche, Religion und Gemüthsart sind den Einwohnern allein eigen, sie haben darin nicht die entfernteste Aehnlichkeit mit den Nachbaren, den Chinesen. Das Volk ist das gebildetste und das verständigste in ganz Asien.

Von diesem Inselreich, — in 3 großen und 35 kleinen Inseln bestehend, entdeckt von eben dem Marco Polo, und Zinprangi, auch Zipangu von ihm genannt — ist Nipon das Haupteiland mit den 2 Residenzstädten, Jedo, des weltli-

chen Kaisers (Tenka-Suma, Monarch unter dem Himmel) und Miako, des geistlichen (Dairi), 350 japanische (210 deutsche) Meilen lang und enthält fast 8000 Quadratmeilen Flächen-Inhalt mit einer Menge Städte und Flecken. Die Staatsanstalten gehören dem Hauptregenten oder dem weltlichen Kaiser.

Etwa 660 Jahr vor Christo — also in den Regierungszeiten des Tullus Hostilius, und 105 J. vor Cyrus — in der dritten Periode der japanischen Monarchie, nach unverwerflichen Jahrbüchern und zuverlässigen festgesetzten Zeitrechnungen, regierte Syn-Mu-Ten-Oo der Erste, von ihm sollen die noch bestehenden Einrichtungen und Anstalten eingeführt worden seyn, mithin auch das Courierwesen und Befördern der Reisenden.

Tag und Nacht stehen kaiserliche Fußboten zum Fortbringen der landesherrlichen Schreiben und der Berichte der Landesbehörden, in Staatshäusern bereit, worin auch die Reisenden alle Bequemlichkeiten finden; diese Stationen sind nach der örtlichen Beschaffenheit, 1 bis 4 Meilen von einander entfernt.

Es laufen stets 2 Boten zusammen, damit, wenn Einem ein Unfall begegnet, der Andre den Dienst versehen und mit dem Briefkasten bis zur folgenden Station eilen kann. Der Briefkasten, schwarz lakirt, und mit dem kaiserlichen Wappen bemalt, wird mittelst eines Stabes, woran er befestiget ist, auf der Schulter getragen. Jeder Bote hält eine Glocke in der Hand, auf deren Laut jeder Begegnende, selbst der Zug eines Fürsten, ausweichen muß, und womit er auch seine Ankunft auf der Station ankündiget.

In den vornehmsten Städten, Flecken und Dörfern sind an den Landstraßen Stationshäuser (Sjuku auch Si-u-ku), in denen man eine Menge Boten, Träger und Pferde um einen bestimmten Preis jederzeit haben und die nicht weiter gemietheten Menschen und Thiere wechseln kann. Diese Häuser sind jedoch nicht zur Beherbergung, sondern nur zur Pferdestallung und zum Aufenthalt der Dienstleute bestimmt. In einer abgesonderten Wohnung besorgen Buchhalter und Schreiber die Verwaltung und legen die Rechnung darüber der kaiserlichen Kammer ab.

Die Reisekosten sind durch das ganze Reich festgesetzt und von der einen Siuku (Station) bis zur folgenden nach der Entfernung, der Beschaffenheit des Weges und dem Futterpreise genau berechnet. Man bezahlt für jede Meile (½ deutsche) für ein mit zwei Felleisen und Bettzeug beladenes Pferd (Nowik-

kakki) zu reiten 33 Senni, für ein bloß gesatteltes Pferd ohne Gepäck (Karosiri) 25 Senni o).

Jeder Reisende hat einen Fächer, auf welchem alle Landstraßen, die Ortsentfernungen, die Reisekosten und die Preise der Lebensmittel in den Gasthöfen bemerkt sind.

Die Courier- oder Botenstraßen sind durchgehends breit und mit Bäumen eingefaßt, und jeder Meilenpunkt auf beiden Seiten des Weges mit einem aufgeworfenen Hügel bezeichnet, auf dessen Spitze ein Baum steht. An jeder Kreisgränze zeigt ein Pfeiler den Namen des Statthalters. Die Entfernungen werden von der Brücke in der Hauptstadt Jedo — als dem angenommenen Mittelpunkt des Reichs — gerechnet.

Kapitel 5.

Aegypten.

Homer Ilias IX. 381. u. f. — Herodot lib. II. cap. 35, 93, 96 u. 103. — Diodor lib. I. cap. 50 u. II. cap. 45, 46, 53, 54. — Kohlrausch Weltgeschichte, S. 6. — Straß Strom der Zeiten und dessen Handbuch der Weltgeschichte, B. I. S. 46 u. f. — Convers. Lexik., B. IX., S. 874. (Theben) — Schmidt Abhandlungen. — Champollions Briefe im Moniteur. — A. Riem Geschichte der ägyptischen Architectur, B. III. cap. 6, S. 84. — Rio Abhandlungen. — Bredow alte Geschichte. — Description de l'Egypte par Lancret. — Eduard Pocok Reise nach dem Orient 1636. ꝛc. ꝛc.

Aegypten, (in der Bibel: Mizraim) das sogenannte Land der Wunder, (Herodot lib. II. cap. 35.) ist eines der ältesten Reiche, denn von Thebens Erbauung und den ersten Beherrschern ist kaum eine dunkle Kunde vorhanden. Schon im grauen Alterthum regiert von Königen durch Landesgesetze, das Volk in abstufender Ordnung (Kasten oder Klassen) vertheilt, die Priester im Besitz der Staatsgewalt und höhern Kenntnisse, welche, nach

---

o) Senni sind dünne, runde Scheiben von Messing, 1 ¼ Zoll im Durchmesser mit dem kaiserlichen Wappen und einem viereckigen Loch in der Mitte; sie werden auf eine Schnur gereihet; 600 Senni betragen 3 ½ holländische Gulden (2 Thlr. 3 Sgr.) Silber wird beim Handel zugewogen.

den Forschungen bewährter Reisenden, wahrscheinlich aus dem angränzenden noch weit ältern Nubien herüber kamen, und besonders der wichtige Karavanenhandel, dies waren die Grundpfeiler des ägyptischen Staats. Noch weit imponirendere Zeugen des hohen Alterthums und der Kraft jenes mächtigen Reichs treten in den Ueberresten ihrer Werke hervor.

Wahrscheinlich von Indien her, längs dem persischen Meerbusen und der Spitze Arabiens, durch Abyssinien und Nubien kam die Civilisation nach Aegypten, gleichwohl sind die Religion, Einrichtungen, Künste, noch mehr die Denkmäler völlige Gegenstücke von denen in Indien. Die so hoch gefeierten berühmten Bautrümmer in Aegypten tragen nicht das Gepräge eines großen Gedankens, die Einförmigkeit des Styls, die Nicht-Eleganz ihrer Form und die massiven Dimensionen beweisen die Plumpheit des Geschmacks. Champollions und Youngs Entdeckungen bestätigen dies Urtheil. Eben so ist es fast zur Gewißheit geworden, daß in jener dunkeln Zeit fast ein ganzer Völkerstamm aus Indien unter dem Könige Amenophis (Memnon) über Meroë (Abyssinien und Nubien) nach Aegypten gewandert sey, als nur dessen Obertheil bewohnbar, Mittel-Aegypten noch ein Sumpf war und Unter-Aegypten durch das Zurücktreten des Nils und Mittelmeers sich erst zu einem Lande bildete. Zu welchen Zeiten aber alles dies begann und sich fest gestaltet hatte, wird wohl jedem Forscher ein undurchdringliches Geheimniß bleiben.

Nicht der wilde Omar, zweiter Kalife nach Muhamed (634 bis 644), ließ in Alexandrien die Badestuben und Backöfen mit der berühmten Bibliothek von 800,000 Bänden heizen, wie man allgemein glaubt, sondern 250 Jahr vor ihm bewirkte die Unvernunft und Glaubenswuth des dortigen Bischofs Theophilus — in den Regierungsjahren Theodosius des Großen (379 bis 395) — daß der Pracht-Tempel des Jupiter Serapis, in welchem die größere Hälfte der Büchersammlung aufbewahrt stand, zerstört p), und die Schriftrollen theils verbrannt, theils

p) Theophilus fand im J. 391 bei der Besitznahme eines baufälligen Bachustempels, der ihm zur Einrichtung einer christlichen Kirche angewiesen worden war, in den geheimen Grotten eine Menge unzüchtiger Bilder, welche der heilige Mann in der Stadt umher-tragen ließ. Die Heiden, ergrimmt über diese Entweihung ihres Götzen, erregten einen Aufruhr,

zerstreuet und vernichtet wurden, wie der Geschichtschreiber Paulus Orosius (Priester von Tarragona in Spanien und Schüler des heil. Augustin) der im 5ten Jahrhundert, also 120 Jahr vor Omar, lebte, behauptet, denn er sah nur 1¼ Jahrhundert nach der Vollführung jener Gräuel, noch die leeren Schränke, und hörte die Verwünschungen.

So sind denn die Schriften auf immer untergegangen, welche uns über die Verfassung und Anstalten der verschwundenen Völker belehren würden. Nur die Inschriften und Bilder in den verfallenen Denkmälern muß man deuteln, um zu errathen, was geschehen ist und bestand, wenn der aufgefrischte, oft höchst abgeschmackte Plunder der sinnbildlichen Götterlehre, von schlauen Priestern und finstern verdrehten Köpfen ersonnen, unberührt und abgeschieden bleibt.

Theben q), im Thale einer runden Bergkette, 6 Stunden im Umfange, war die erste in (Ober-) Aegypten erbaute Hauptstadt, deren Gründer r), Landesfürsten und die Staatsgeschichte in undurchdringliche Dunkelheit gehüllt sind, so wie noch kein Chronologe vermochte, das Verzeichniß der Thebaischen Könige in Ordnung zu bringen. Dies Theben, 140 Stadien (3½ deutsche M.) im Umfange, mit 100 Thoren (Pallästen), mit seinen kolossalen Prachtgebäuden, 4 auch 5 Stockwerke hohen Häusern, einem Tempel, 14 Stadien (über ¼ deutsche M.) im Umfange, 24 Fuß starken, 45 Ellen hohen Mauern, im Innern 134 groteske Säulen, außen einige ungeheuer große Grotten, die vielen Grabmäler der Könige s), deren Name Niemand kennt, Cham-

---

wurden aber überwältigt, und Theophilus bewirkte, zur Strafe und um der Ehre Christi willen, die Zerstörung jenes Haupttempels und der Bücher. (Muratori, B. II. p. 597. P. Pagi, Theodoretus, Sozomenus, Rufinus ic. Werke).

q) Diospolis magna, die große Sonnenstadt, längst den beiden Ufern des Nils, wo jetzt das Städtchen Karnak und die Dörfer Gurnu, Medinet oder Luxor und Nedine liegen. Homer (1000 J. v. Chr.) sagt Iliade IX. 383, daß Theben hundert Thore habe.

r) Diodor lib. I. cap. 45. nennt ihn, nach der Priester-Sage, Busiris II., der 1400 Jahr nach dem ersten Könige Menes regierte.

s) Eigentlich Grabpalläste, mit dem Meissel tief in den Felsen des Berges Biban-el-Moluk grottenartig ausgehauen, und ganze Reihen Gemächer mit Bildnissen der Beherrscher aus der 19. Dynastie. Also 18 Regentenstämme waren schon ausgestorben, ehe Theben gegründet wurde.

pollion glaubt, sie entziffert zu haben. Diese Werke, noch in ihren Trümmern prangend, bekunden die Macht und Kunstfertigkeit des damaligen Volks.

Es ist unstreitig, versichert Champollion, daß die Pyramiden t) in Sakhara und Dahour (niedriger als die von Ghize) nach des Manetho u) Chronologie — die sich so häufig bestätiget hat — wenigstens vor siebentausend Jahren erbauet wurden. Sie sind demnach mit die ältesten Denkmäler unsrer Erde, welche nächst denen in Indien und dem Belusthurm in Babylon, als Anfangspunkte der Geschichte sichtbar sind.

Jahrhunderte, vielleicht 1000 Jahr nach Thebens Entstehen, erbauete, der Sage nach, Menes oder Manes v) (2900, nach Einigen 2200, nach Diodor 3880, nach Schölls Berechnung 2235 J. vor Chr.), jener bekannte erste König, das große und reiche Memphis w) in Mittel-Aegypten, als dasselbe sich völlig

---

t) Abgeleitet nicht von dem griechischen Pür, das Feuer, sondern von dem koptischen Piramoue, Höhe, Sonnenstrahl. Die erste Pyramide soll, dem Glauben nach, König Cheops, 1146 J. v. Chr. und 6 Jahrhunderte nach Sesostris erbauet haben. Die höchste der noch vorhandenen 40, beträgt 500 Fuß, die Grundfläche 72,000 Quadratfuß, auf einer Anhöhe von 80 bis 100 Fuß über dem Wasserspiegel des Nils, von welchem ein 1 1/4 M. langer Damm bis zur Anhöhe führt. Wunderbar ist es, daß in Mittel-Amerika, nahe vor Cholula in Alt-Mexiko ebenfalls Pyramiden stehen, die eine weit größere Grundfläche haben, als die größte in Aegypten, nämlich 640 Fuß in den Grundlinien, jedoch nur 170 Fuß Höhe. — Wie kamen die Erbauer in Aegypten und in Mexiko auf den gleichen Gedanken, diese ungeheuern Steinmassen zu errichten, die man sonst nirgend auf unsrer Erde findet, und welche sind die ältern? —

u) Manetho, Oberpriester in Heliopolis, in der Regierungszeit des Ptolemäus Philadelphus, 260 J. vor Chr., Verfasser einer Chronik von Aegypten bis zur Zeit des Darius Codomannus. Scaliger in seiner Emendatio temporum, und Flav. Josephus in der Abhandlung: von dem Alterthum der Juden wider den ägyptischen Geschichtschreiber Appionem, Buch I. §§. 14. u. 15., S. 674—676 u. §. 26., S. 686 haben einige Bruchstücke aus dem verloren gegangenen Werke aufbewahrt.

v) Herodot lib. II. cap. 93. nennt ihn Menes, — Diodor lib. I. cap. 50. aber Uchoreus, in dessen unbekannter Regierungs-Zeit soll die Residenz von Theben nach Memphis verlegt worden seyn. Theben ward wegen seiner Empörung, vom Könige Ptolemäus Lathyrius, 82 J. v. Chr. erobert und fast ganz zerstört.

w) Memphis, 150 Stadien, (3 3/4 deutsche Meilen) im Umfange, von den Steinen des nahen Berges Thorra erbauet.

in urbares Land verwandelt hatte. Sie war also die zweite Hauptstadt dieses wichtigen Priesterreichs, in welchem Abraham (2000 J. vor Chr.) bei seiner Ankunft in Aegypten schon einen glänzenden Hofstaat fand, und 300 J. nachher, zu den Zeiten Josephs und des Auszugs der Israeliten, ein blühender und mächtiger Staat.

Nach 403 Jahren bestieg Sesostris x) (Anbeter der Sonne), ägyptisch Rhamses der Große, den Thron als erster Memphitischer König, und mächtiger Eroberer bis Indien hinauf, 1580 J. vor Chr.

Alle Wissenschaften, deren vormaliges Daseyn durch die Denkmäler beglaubiget wird — das Verbreiten und Bekanntmachen der Gesetze im ganzen Lande und in den unterworfenen Provinzen — der Handel im Innern und mit dem Auslande möchten wohl die Richtigkeit meiner Behauptung bekräftigen, daß mit der Schriftsprache eine Einrichtung, sey es durch reitende oder Fuß-Boten, oder andere landesherrliche, oder Privat-Anstalten müsse vorhanden gewesen seyn, um die Befehle des Monarchen, die Gesetze und den Schriftwechsel an die Bestimmung kommen zu lassen.

Diodor (lib. I. cap. 70.) bezeugt, daß, nach Vorschrift der strengen Landes-Gesetze, jeder König bei Tages-Anbruch aufgestanden sei und zuerst die eingegangenen Briefe (Berichte) gelesen habe, damit er genaue Kenntniß von allen Ereignissen in seinem Staate erhalte und seine Befehle darauf mit ruhiger Ueberlegung abfassen könne. Die allmächtige Priesterkaste sorgte für das Befolgen jenes Gebots, dem der Regent sich fügen mußte, sie war die heilige Inquisition und der Jesuiten-Orden ihrer Zeit.

Der dänische General-Consul, Professor und Akademiker Georg Zoëge (starb 1809) in Rom), der größte frühere Forscher in Hinsicht der ägyptischen Alterthümer, sucht in seinen Abhandlungen zu beweisen, daß in Aegypten schon früh eine Buchstabenschrift — mithin auch das Briefschreiben und Briefsenden — vorhanden gewesen sey. Auch Denou sagt in der Vorrede seines Werks über Aegypten: Auf den uralten Basreliefs

x) So schreibt Herodot lib. II. cap. 102. den Namen. — Diodor lib. I. cap. 53. nennt ihn Sesoosis. Einige Xeroris, Sethos auch Sethosis.

habe ich schreibende Personen abgebildet gesehen, und eine Papyrusrolle gefunden, welcher gewiß viertausend Jahre den Rang des ältesten Buches geben. Herodot (lib. II. cap. 36.) behauptet, daß die Aegyptier von der rechten zur linken Hand schrieben, mit Zahlzeichen rechneten und zweierlei Schrift hätten, wovon die eine die heilige oder allegorische (Bilderschrift), die andere die gemeine, oder vereinfachte (enchorische, demotische) heiße.

Dies möge genügen, die Behauptung zu begründen:

daß in Aegypten schon in den frühesten Zeiten Briefwechsel, folglich auch Staats- und Landes-Boten-Anstalten im Gebrauch gewesen sind.

Die Beweise für das hohe Alterthum des Schriftwechsels und des daraus folgenden Briefsendens — Posten genannt, wenn dieser Ausdruck deutlicher ist — bei den ausgestorbenen Nationen kann man nur aus den noch bis zu uns verbliebenen Denkmälern hernehmen. Denn außer den biblischen Büchern und dem Herodot, der doch auch erst nach vielen Jahrhunderten lebte und schrieb, sind aus jener Urzeit keine Schriften vorhanden, die uns belehren können. Auch selbst im Fall ihres Daseyns, bleibt die Voraussetzung, ob jene Schriften von uns zu lesen und zu übersetzen seyn würden y). Wird doch von einem Reisenden im Orient und den Gelehrten Klaproth (observations critiques, Paris 1829), Wilkinson und Dujardin dem Champollion der höchst gewichtige Vorwurf gemacht, daß er nichts weniger als die Hieroglyphen enträthselt, kaum die Namen richtig herausgefunden habe.

Kapitel 6.

Bei den Hebräern.

Bredow Handbuch der alten Geschichte, S. 118 u. f. — Strom der Zeiten v. Dir. Straß. — Die Bibel. — Convers. Lexikon,

---

y) Z. B. die bis jetzt unerklärbare Keilschrift auf babylonischen und altpersischen Denkmälern, aus keilförmigen Strichen in allerlei Richtungen bestehend. Sie war die heilige Steinschrift, und hat mit der aramäischen,

B. IV., S. 625 u. 786. — J. J. Schmidt Einleitung zur biblischen Geschichte, Thl. I., V. u. VII. — Adrianus Reland. Palaestina lib. I. cap. 1. pag. 398. — Neues Archiv für die Pastoral-Wissenschaft, 1822. Th. I., S. 213 rc. rc.

Ein Zufall, daß in einem sandigen und bergigen Winkel Syriens aus den Nachkommen eines einzigen frommen Mannes (Abrahams) ein Volk entstand, welches, ungeachtet seiner politischen und bürgerlichen Unwichtigkeit, doch die erhabensten Hoffnungen in sich nährte, fast beständig mit den Gefahren seiner gänzlichen Vernichtung zu kämpfen hatte, und dennoch unter eben den Stürmen der Zeit wunderbar erhalten wurde, in welchen die blühendsten gewaltigen Reiche unsrer Erde längst untergegangen, von vielen mächtigen Völkern sogar die Namen erloschen sind. Welches Band erhielt bis auf den heutigen Tag ein so oft, so grausam, so gänzlich zerstreutes Volk noch immer zusammen? Es war und ist noch die Hoffnung, zu welcher begeisterte Seher, die Propheten, dasselbe so dringend aufgefordert hatten. Dies ist der Volksglaube.

Eben so wunderbar, gerade einen der wichtigsten und zuverläßigsten Beweise einer im hohen Alterthum schon dagewesenen Schriftsprache, folglich auch des Schriftwechsels und Versendens durch Boten, liefern uns diese Hebräer, damals das aufgeklärteste Volk im Sinn ihres geläuterten uralten Glaubens an den einigen Gott. In Beziehung auf Macht und Einfluß, freilich erst zu den Zeiten der Könige David und Salomo, 1055 vor Chr. und 495. J. vor Cyrus anfangend, nach neuern Berechnungen, denn die der Israeliten sind verwirrt und darum ist auch die Richtigkeit der Jahres-Angaben in ihren heil. Büchern stets zu bezweifeln z).

---

oder althebräischen und altsyrischen große Aehnlichkeit, deren vermeintes Alphabet im jüdischen Gebetbuch Migdol Os (Thurm der Stärke) steht.

z) Ein Beispiel gibt die Zahl 40, die in den alten Sprachen des Orients nichts weiter als: viel bedeutet. Sie kommt im alten Testament oft an Stellen vor, wo ihre Bedeutung mit dem Vorhergehenden oder Nachfolgenden im offenbaren Widerspruch steht. So war Moses 40 Jahr in den Bergen, die Israeliten 40 Jahr in der Wüste; so heißen die Ruinen von Persepolis die 40 Säulen, obgleich nur 19 stehen, und vollzählig 206 waren. Perser, Araber und Türken gebrauchen noch jetzt das Zahlwort 40 für eine Menge und unbestimmte Größe.

Es läßt sich nicht denken, daß die Juden, als rohes Hirtenvolk, vor der Einwanderung nach Gosen in Aegypten, eine Jahresrechnung hatten, also auch keine genaue Zeitbestimmung für Begebenheiten. Erst seit Moses Zeiten scheinen sie ein regelmäßiges Jahr von 12 Monden-Monaten angenommen zu haben, das sie wieder mit dem Sonnenjahr in Uebereinstimmung zu bringen suchten. Außerdem unterschieden sie das Kirchen- und das bürgerliche Jahr, kannten aber keinen allgemein angenommenen Zeitpunkt, von welchem an sie rechneten. Wie kann nun nach diesen verwickelten vierfach sich durchkreuzenden Berechnungen etwas sicher bestimmt werden a)? Die jetzige Zeitrechnung der Juden ward erst im 11ten Jahrhundert nach Christo eingeführt und die Erschaffung der Welt bis zur Geburt Christi auf 3761 Jahre festgesetzt.

Der ursprüngliche Sitz dieses Volks war in Syrien, bestimmter in Mesopotamien b). Tharah, Emir oder Fürst einer

---

a) Eine zweite Bestätigung. Die im Vatikan (1828) gefundene syrische Handschrift, Hora Syriaca genannt, meldet: „Die Tochter des Pharao (d. h. König), welche den Moses (Moseh oder Moüdscheh, der aus dem Wasser Gezogene) erzog, hieß Thermutis und ihr Vater Menoph-ma-in. Diesem folgte Amenōphis, und diesem Horus 48 Jahr. Im 23sten Jahr der Regierung des Horus, da Moses 28 Jahr alt war, beschloß der König, ihn in den Krieg zu senden gegen das Volk Cusch. In diesem Kriege unterwarf er die Königstadt Schaba, welche nachher vom Cambyses, dem Mederkönig, den Namen Meda erhielt. Moses, der Sieger, heirathete die Tochter des Königs von Cusch, welche Tharbi hieß und durch deren Hülfe er die Stadt erobert hatte. Zu dieser Zeit war Moses 30 Jahr alt, und es war das 330te Jahr der Verheißung Abrahams." — Welch eine Zusammenstellung von Begebenheiten und Jahren, von denen nichts mit der Bibel übereinstimmt (2. B. Mose Kap. 2—10.)! Nach Champollions Entdeckungen sind die 48 Regierungsjahre des Horus richtig. — Aber noch wunderbarer: Ein nordamerikanischer Offizier hat den größten Theil der Bibel in die Sprache des indianischen großen Stammes der Tschippewähs übersetzt, und die auffallende Aehnlichkeit der Genesis (das erste Buch Mose) mit den eigenen Traditionen der Indianer erregt ein großes Interesse. (Spenersche Zeit. 1830, No. 40, S. 5). Woher dieser Zusammenhang?

b) Bei den Griechen, im Grundtext aber: Aram Naharajim (Fluß-Syrien), im Arabischen Al Gizira oder Dschesirah genannt, zwischen den großen Strömen Euphrat und Tigris, umgeben von Assyrien, dem wüsten Arabien, Armenien und Babylonien. Diese genannten Reiche, so wie deren Sprache wurden mit dem allgemeinen Namen Aram bezeichnet.

Nomadenhorde, ein Nachkomme Arams, des Stammvaters oder Oberhaupts der Babylonier, Assyrer, Israeliten, Armenier und Phönizier, dieser Tharah verließ Ur, im nördlichen Mesopotamien, um in das fruchtbare Kanaan zu ziehen. Nur Abraham, sein Sohn und Nachfolger (nicht Nachahmer) im Regieren, kam mit seiner Familie und Horde über den Euphrat ins gelobte Land, wo er von den Einwohnern Hebri (der Jenseitige oder Fremdling) genannt und Stammvater der Hebräer (Fremden oder Ausländer) wurde. Die damaligen Könige, mit welchen Abraham theils manche Händel und Fehden hatte, theils Bündnisse schloß, waren nichts weiter als die Herren eines Bezirks mit einigen Dörfern, in welchem eine Anzahl Einwohner beisammen lebte; so waren die Könige von Kedor-Laomor, Gerar rc. rc. Dies herumziehende Hirtenvolk hatte, wie die Bücher der Juden sagen, Schriftsprache, die von jenem Urvater Aram fortgepflanzt seyn soll, die babylonische, assyrische, hebräische, chaldäische, armenische, überhaupt die alt-syrische in sich begreift, und als Gesammtsprache, die Aramäische heißt. Die Schriftzeichen aber (wie man glaubt die unerklärbare Keilschrift) kennt man nicht mehr.

Man wird sich erinnern, daß auf David's und Salomo's Befehle die im ganzen jüdischen Staate und in den Nachbarländern zerstreut gefundenen Schriften der Hebräer gesammelt, daraus der ganze Anfang der heil. Bücher oder des alten Testaments gebildet, und diesem in der Folge als Anhang die spätern theils historischen, theils moralischen Schriften hinzugefügt wurden. Hiebei muß nicht vergessen werden, daß diese Schriften, mit Ausnahme der Psalmen, von Priestern verfaßt und gesammelt worden sind c), die ihren Haß und Abscheu gegen alles, was nicht Jude, oder was ihnen sonst entgegen war, oder nicht blindlings folgte, auch in ihre Erzählungen übertrugen.

Unter

c) Bis Moses war die Aramäische oder Grundsprache (allgemeine) der Syrer, (Jehudit), Assyrer, Phönizier, Babylonier und Juden, rein, nach Moses und weiter bis Salomo mit fremden Wörtern vermischt. Da die 5 Bücher Moses (Thora) größtentheils in dieser vermischten Sprache geschrieben sind, so liegt darin die Ueberzeugung, daß sie zu David's Zeiten, also 500 Jahr nach Moses, verfaßt seyn können, und die von ihm selbst in der reinen Sprache geschriebenen, noch aufbewahrten Gesetze und zwar allein das 2te und 3te Buch Mose (Exodus und Leviticus) eingeschaltet worden sind. Auch der Umstand, daß von

Unter der strengen Zucht der Geistlichen blieben denn auch Geist und Sitten ungebildet, die Sprache arm und ohne Regeln, ihre Lieder und Gedichte ohne Versmaaß, ihre Geschichtsbücher wenig anziehend, die bildenden Künste durch die Religion verboten, und das gemeine Volk nur zu den gröbsten Arbeiten geschickt. Die kunstvollen Phönizier bauten, wie die Juden selbst gestehen, den prachtvollen Tempel, und lieferten den Weibern und Töchtern Israels den Schmuck und alles Herrliche, wonach sie gelüstete.

Die Sagen pflanzten sich mündlich fort von Geschlecht zu Geschlecht, und so wurden jene nach Jahrhunderten von den jüdischen Gelehrten und Priestern aufgezeichnet, denn man muß doch annehmen, daß früher schon in Aegypten nicht alle Juden Ziegelstreicher und Handlanger gewesen seyn können, und die Begüterten und Vornehmen der Nation sich die Kenntnisse der Eingebornen angeeignet und vom Vater auf den Sohn fortgepflanzt haben werden.

Das Vollkommne der Staatsverfassung und der hohe Grad der Cultur wurden erst unter David und Salomo erreicht. Die Staatsregierung ward geleitet von Räthen (Staatsministern), Kanzlern und Schreibern (Kabinets-Räthen und Secretären) des Königs, welche die Befehle und Verfügungen ausfertigten. Die Staatverfassung begünstigte die Schifffahrten und den Verkehr mit den Assyrern, mit Tyrus, Sidon und Ophir, mit Syrien, Aegypten und Arabien.

Der Handel allein, die eingewanderten Fremden, welche zur Zeit des Tempelbaues 153,600 Seelen betrugen (2 Chron. 2, 17), die Briefe der Monarchen an fremde Beherrscher, die Verbreitung der königlichen Verordnungen an die Städte und Unterthanen, dies alles erforderte einen Schriftwechsel und dieser wieder das Besorgen an die Behörden, mithin Sendboten und Briefbesteller zu Fuß oder zu Pferde; Sie waren allerdings von Staatswegen angeordnet und vorhanden, ob auch für Jedermann, steht nicht geschrieben.

Moses Tode und Beerdigung (5tes B. Mose, Kap. 34 v. 5 und 6) in seinem, wie man annimmt, eigenhändigen Werke gesprochen wird, scheint wohl den fremden Schriftsteller und die spätere Zeit des Geschriebenen zu beweisen, wie Orientalisten und scharfsinnige Forscher behaupten.

Die königlichen Schreiben (Bikthav) und Briefe (Sepher, beide so im Grundtext benannt), wurden nämlich theils durch besondre Gesandten — in der Bibel stets durch Boten übersetzt — theils durch besoldete königliche Boten, Plethi, eingehändiget, welche einen Theil der königlichen Leibwache (in der Bibel, Trabanten) ausmachten, den andern Theil der Garde bildeten die Crethi d).

Die höchste Stufe des goldnen Zeitalters der Hebräer dauerte kaum 80 Jahr, es verschwand nach Salomo's Tode für immer durch die Landestheilung in die 2 Königreiche Juda und Israel; diese Trennung, durch Empörung und Zwiespalt bewirkt, war der Anfang des Verfalls; die Eintracht war vernichtet, die Kraft des Volks gebrochen.

Im ganzen Juda rechnete man die Länge des Weges nach Tagereisen zu 20 jüdischen (5 deutschen) Meilen, ein Sabbatherweg enthielt nur 2000 Ellen oder 1 jüdische (¼ deutsche), und ein Feldweges (Stadium) ¼ jüdische Meile, nach diesen Maaßen wurde das Botenlohn bezahlt. Die Zahlung geschahe in Silberlingen (hebräisch: Schekel) einen halben preussischen Thaler im Werth — und in halben Sekel (6 ggr.), dieser enthielt 20 Gera (Agora) oder Silberpfennige (7½ preussische Pfennige). Einen halben Sekel mußte jeder Israelit jährlich zur Unterhaltung des Tempels und der täglichen Opfer, zu der Römer Zeiten aber als Tribut entrichten, daher der Name: Zinsgroschen (Didrachma). Die 30 Silberlinge Blutgeld, für welche Judas Ischariot e) den Herrn verrieth, betrugen also 15 deutsche Thaler.

Es scheint mir nöthig, hier noch eine Erläuterung des von einigen Schriftstellern über Posten und Postwesen, häufig angeführten Ausspruchs im Buch Hiob (Kap. 9. v. 25). „Meine

d) Crethi und Plethi. Luther ließ beide Namen unübersetzt, sie stammen aus dem Arabischen, Crethi von Karethi, Kerethi, Scharfrichter, weil sie eigentlich, wie noch jetzt im Morgenlande, die Todesurtheile vollstreckten. Die Plethi eben so von dem Worte Palthan, schnellfüßig, daher Pelethi, oder Plethi, Schnell-Läufer, Bote, als Appellativum, (was eine ganze Gattung oder Klasse bezeichnet).

e) Eigentlich Isch-Karioth, aus dem Städtchen Karioth im Stamme Juda.

Tage sind schneller gewesen, wie ein Läufer." folgen zu lassen. Man bezieht das von Luther in seinen Uebersetzungen des Hiob, Jesaias und des Buchs der Könige gebrauchte Wort: Läufer auf Boten; Amelang f), der wahrscheinlich kein Hebräisch verstand, oder irrig belehrt wurde, übersetzte sogar: Postläufer, und begründete darauf das Daseyn der Posten und Postboten schon zu Hiobs Zeiten in Arabien, Mesopotamien, Judäa rc. rc.

Nach der gründlichen Meinung neuerer Forscher ist jedoch erst unter Salomo's Regierung — folglich 400 bis 500 Jahr nach Hiobs Tode — das von demselben sprechende Buch von einem Unbekannten aus gesammelten arabischen Schriften und nach Volkssagen verfertiget worden, ein religiöses Gedicht, das die Schicksale des Fürsten (Emirs) Hiob oder Jobab (ächt arabische, keine hebräische Namen) im Lande Uz, im mitternächtlichen Theil des wüsten Arabiens, nicht in Idumäa, enthält.

Das Wort Läufer heißt im Grundtext: Beker ein männliches, Bikrah ein weibliches Kameel, arabisch Bikrun und Bikretun, also treu übersetzt: Kameel. Dies und Hiobs Bezeichnung Kameel wird auch durch Jesaias, Kap. 60. v. 6. verstärkt: „denn die Menge der Kameele wird dich bedecken, die Läufer" — d. h. Dromedare, auch junge Kameele — „aus Midian und Epha." Beide Länder waren Theile des wüsten Arabiens, ihre Dromedare als die schnellsten Läufer im ganzen Orient gepriesen. Noch bestimmter und deutlicher steht im 1. B. der Könige, Kap. 4. v. 28: „auch Gerste und Stroh für die Rosse und Läufer brachten sie an den Ort, da er (Salomo) war", also Viehfutter, folglich können überall unter Läufer nur Thiere, nicht Menschen, verstanden werden g).

---

f) Siehe dessen: Kritische Untersuchungen einiger Stellen in den Auctoren, das Persische Postwesen betreffend. (Leipzig 1774), S. 32 u. f.

g) Ein zweites Beispiel. In Luthers Zeitalter war die Benennung: Maul für Maulthier — im hebräischen Text: phirdath, haphirda Mauleselin, männlich: phered Maulesel, — gebräuchlich. Luther übersetzte auch, jedoch unrichtig wajarkibu durch aufsetzen, statt: reiten lassen. Daher steht 1. B. der Könige, Kap. 1. v. 33. und setzet Salomo (Schelomo) auf mein Maul; und v. 38 u. 44: und satzten Salomo auf das Maul des Königs David, statt wörtlich verdeutscht: sie lie-

* * *

In den vorstehenden Kapiteln ist von den Völkern, welche viele Jahrhunderte vor Cyrus lebten, und von dem bei denselben fast nicht zu bezweifelnden Daseyn gewisser Einrichtungen im Briefsendungswesen gesprochen worden; ich gehe nun zu denjenigen Nationen über, deren Sendungs-Anstalten, dem allgemeinen Glauben nach, unsrer Post-Verfassung ähnlich gewesen seyn sollen. Von Persien, als dem ältesten Reiche in dieser Beziehung, sey zuerst die Rede.

Kapitel 7.

Perser.

Herodot lib. I. cap. 128 et 130, lib. III. cap. 126, lib. VIII. cap. 98. — Xenophon Cyropädie lib. VIII. §. 6. — Plutarch in vita Alexandri magni — Curtius de rebus gestis Alex. magni. — Aristides Geschichte von Sicilien, Italien und Persien ꝛc. Tom. III. — Schneider kritisches Wörterbuch B I. S. 196 — Bernardi Glossae in S. S. Hesichii — Procop. Aedific. lib. II. cap, 4. Fragmenta Menandri, pag. 164. — Le Quien de Neufville Origine des Postes, liv. I. pag. 5. — Dr. Walz Einleitung in die Cyropädie, S. 23. — Convers. Lexikon B. X. S. 839. — Vischer, Zeittafel des Postwesens ꝛc. ꝛc.

Das Reich der Meder war vernichtet, Ecbatana, die Hauptstadt, eingenommen, Astyages, der letzte König, entthront und Gefangener. Der Perser Cyrus, sein Enkel, Feind, Empörer und Besieger verbreitete nun Persiens Macht und Gewalt über den damals bekannten Theil von Asien und stiftete ein neues Reich, 560 Jahr vor Christo.

Die Größe und Ausdehnung des Gebiets erforderten des klugen, vorsichtigen Beherrschers angestrengteste Sorge, von jedem Ereigniß im Innern und in den Nachbarstaaten, auch von dem Zustande der entferntesten Theile seines Reichs Kunde zu erhalten.

ßen reiten den Salomo auf der Mauleselin des Königs — Was denken sich wohl ein Landmann, oder sonst ein Bibelleser aus der ungebildeten Volksklasse, — welche gewöhnlich die Benennung: Maul für Mund nehmen — in jenen Versen vom Maul und aufsetzen? — Eben so ist es wie oben mit der Uebersetzung: Läufer.

Die Meder und Perser bezeichneten damals die Vorfälle in den Provinzen durch brennende Laternen auf den Berggipfeln, in der Folge errichteten sie Thürmchen zum Aufenthalt bestimmter Leute, und zwar so nahe, daß ein Wächter dem andern die Nachricht zuschreien konnte, wodurch in kurzer Zeit dieselbe in der Hauptstadt eintraf. Allerdings durften, des Verschweigens wegen, wichtige und den Staat betreffende Meldungen nicht auf diese Art mitgetheilt werden.

Cyrus, (in der Bibel Kores) stellte statt jener Zurufer eigene Eilboten an und ließ für sie an den großen Heerstraßen solche nette und bequeme Wohngebäude errichten, daß der Monarch und sein Hofstaat darin aufgenommmen werden konnten. Er vertrauete der Verschwiegenheit und Treue dieser Leute so sehr, daß der auf der Station Angekommene dem Abgehenden den Gegenstand der Nachricht sagte, ohne das Geheimniß derselben zu offenbaren. Dies Weitersagen geschahe bis zum Bestimmungsort. Doch auch diese Bestellungsart genügte nicht dem Cyrus, um eine Nachricht schnell zu erhalten, reitende Boten schienen ihm entsprechender zu seyn.

Der Monarch berechnete daher, schreibt Xenophon h) (lib. III. §. 6.), welch einen langen Weg und Tagmarsch ein kräftiges Pferd, das geritten wird, aushalten könne, ohne erschöpft zu seyn. Er ließ verschiedene reitende Boten zu gleicher Zeit abgehen, damit er aus dem Zeitraum zu einem Ritte auf ihrem Wege beurtheilen könne, wo die Wechselörter anzulegen wären. In solchen Entfernungen ließ er Stallungen erbauen, Pferde einlagern und Leute bestellen, die Thiere zu warten. In jedem dieser Plätze (Station) hielt sich ein Mann auf, der die ihm überbrachten Briefe in Empfang nahm, und solche durch andre Leute und Pferde seiner Station bis zum nächstliegenden Wechselorte sandte. Dies Weiterbringen erlitt keine Zögerung, denn die Ritte geschahen auch in der Nacht, um die Briefe ununterbrochen schnell zu überliefern.

---

h) Xenophon lebte in der Regierungszeit des Artaxerxes Mnemon (Herrschers), 134 J. nach jenem Cyrus und bis 353 J. vor Christo. Seine Cyropädie — auf deutsch: die Erziehung des Cyrus — ist im Ganzen nur ein Roman, eine Anweisung, wie ein Regent seiner Bestimmung gemäß handeln müsse.

Herodot i) lib. VIII. cap. 98) sagt dasselbe: „Es ist nichts geschwinder als diese Boten. Die Einrichtung ist von den Persern also gemacht. So viel Tagreisen der ganze Weg enthält, so viel Pferde und Männer sind auf jeder Tagreise (Station, Wechselort) bestellt. Weder Schnee noch Regen, weder Hitze noch Nacht halten diese Boten ab, ihren bestimmten Weg schleunig zurück zu legen. Der Erste (Bote), welcher abgeht, übergiebt das Schreiben (den Brief) dem auf der zweiten Station, dieser Zweite dem auf der dritten, und so kommt die Nachricht von Einem zum Andern fort, wie bei den Griechen das Herumgeben der Fackel am Hephästos-(Vulkan's-) Feste."

Auch das alte Testament (B. Esther Kap. 3. v. 13.) gedenkt dieser Eilboten (hier wörtlich nach dem hebräischen Grundtext): „Und es wurden gesandt die Briefe des Königs durch die Hand der Eilboten (bejad harazim) in alle Länder des Königs" rc. rc. Noch deutlicher aber Kap. 8. v. 10. (hebräischer Text): „Und er (nämlich Mardochaï) schrieb es (das Edikt) im Namen des Königs Ahaschverosch k) und untersiegelte es mit dem Siegelringe des Königs und schickte die Briefe durch Läufer (razim, harazim) auf Pferden (rechesch, Schnellroß) und auf edlen Maulthieren (Achasch theranim) l) in alle Länder des Königs."

Cyrus und seine Nachfolger hatten also auf eigene Kosten bestimmte Ordonanz-Reiter, und auf abgemessenen Entfernungen Menschen und Pferdewechsel bestellt, welche Stationsweise die Befehle an die Satrapen (Statthalter) und Behörden, oder deren Berichte an den Regenten einander zum Weiterbefördern zubrachten.

Die Perser hatten eine vielfache Bezeichnung dieser Eilboten-Anstalt und zwar (im griechischen Dialekt geformt):

---

i) Der älteste Geschichtschreiber nächst den jüdischen, geboren 484 J. v. Chr. im Anfang der Regierung Xerxis I., 70 J. nach Cyrus.

k) Ahaschverosch, altpersisch: Baruschan, bedeutet Edles, Vortreffliches oder die Majestät des Königs. Luther schreibt dem Hebräischen näher: Ahasveros, die alten griechischen Uebersetzer sagen dafür: Artaxerxes, eigentlich Xerxes I

l) Edle Maulthiere hießen, die von einem Pferde und einer Eselin, als Gegensatz der, die von einem Eselhengst und einer Pferdestute, waren gezeugt worden.

Astandèhs und Angăra, Tagreise dieser Boten oder reitende Läufer (Vischer übersetzt: Ueberbringer),
Anga-reb-a, der Dienst, das Amt der Läufer,
Angaros der Eilbote,
Parasanga, eine persische Meile, 30 Stadien oder $\frac{3}{4}$ deutsche Meilen lang, jetzt wird in Neu-Persien der Farsang zu 4 engl. Meilen, fast ebenfalls $\frac{3}{4}$ deutsche Meilen gerechnet.
Eine Tagereise, neupersisch: Menril, welche die Boten (Angarien) in Einem Ritt oder Fußlauf zurücklegen müssen, enthielt in ebenen Gegenden 5, in bergigen 4 Parasangen, $3\frac{3}{4}$ deutsche Meilen. Morier gibt die Parasange, jetzt Farsang, zu $\frac{3}{4}$ geographischen oder deutschen Meilen an.
Noch einige Erläuterungen.

Astandèhs, Askandèhs, Astandāi, neupersisch: Astandor, mit Angara einerlei, wird vom Hesichius durch Hemerodromos Tagläufer und Angelos durch Bote erklärt. Bei den Chaldäern hieß jenes Wort Asgad, Bote. Bernardus aber leitet jenes vom persischen Eskanda oder Eskodar ab, ein Läufer, Eilbote, Briefträger. Einige Gelehrte behaupten auch, unter Astanda müssen Fußboten, unter Angara reitende Boten verstanden werden.

Diese Astanden oder Angorōi basileohn wurden, nach dem Zeugniß vieler Schriftsteller und deren Erklärer, die abwechselnden Boten und Briefträger der Könige genannt, in weiterer Bedeutung wird das Wort auch für Diener, Lastträger, sogar entweder für Maulthier (im Adjectiv: die Beute tragende Maulthiere), oder vielleicht letztere darum, weil sie von den Eilboten geritten wurden. Diese Leute hatten übrigens wie gegenwärtig, das Recht, unterweges Pferde, Wagen und Kähne zu ihrem Fortkommen mit Gewalt wegzunehmen.

Persiens letzter König Darius (III.) Codomannus m) war vor seiner Thronbesteigung ein Astande. So nennen ihn

m) Darius Codomannus, persisch: Darab-Kowchek (Darius der Letzte oder Kleine), war ein Sohn des Arsamis und der Sisigambis, beide Eltern aber Kinder des Königs Artaxerxes Mnemon, folglich dessen Sohn und Tochter. Nach Perser Sitte konnten der König und die Prinzen ihre Schwestern heirathen, daher war denn auch Statira die Schwester und zugleich die Gemahlin des Darius Codomannus, die Tochter Beider hieß ebenfalls Statira.

Plutarch und Curtius mit den schimpflichsten Ausdrücken zu Gunsten ihres Götzen Alexanders. Es gab sogar Gelehrte alter und neuer Zeit—Aelian, Justin, Arian, Strabo ꝛc. ꝛc. welche die Amtsbenennung: Astanda geradehin durch Courierreiter, Staats- und Eilbote, Postillon und Postknecht bezeichneten und übersetzten. Diodorus Siculus bezeugt aber, daß Codomann vom königlichen Geblüt abstammte, das königliche Haus durch die Mordthaten des Kämmerlings und Eunuchen Boas fast ausgerottet und Keiner als dieser Codomann vorhanden war, Persiens Krone zu tragen.

Dieser, als Erbfolger, von den übermüthigen und gefährlich gewordenen Satrapen und seinem allmächtigen Unterthan Boas mit dem Thron beschenkt, ein Sohn des Artaxerxes, folglich Prinz vom Geblüt und Statthalter über Armenien, konnte vor der Thronbesteigung wohl kein Eilbote, kein Courierreiter gewesen seyn. Jene Benennung: Astanda, enthält daher die einer Hof- und Staatswürde und bezeichnet mithin einen Chef der königlichen Sendboten. Denn die Anstalt, welche die wichtigen unmittelbaren Befehle des Monarchen möglichst schnell und sicher in die entferntesten Gegenden beförderte, bedurfte der Leitung und Aufsicht eines bedeutenden, an das Interesse des Throns gefesselten Mannes, eines hohen Staats-Beamten, und der war Codomannus, unmittelbar nach dem König folgend, und Neffe des Regenten Artaxerxes Ochus (Beherrscher). Hienach widerlegt sich die vom Plutarch und Curtius boshaft ausgelegte beschimpfende Herabwürdigung von selbst.

Vorstehendes ist alles, was uns die Geschichtschreiber, deren Erklärer und Nachschreiber von dem Entstehen und Wesen der sogenannten Posten in Alt-Persien stückweise, oft nur in wenigen Zeilen, auch unzusammenhängend aufbehalten haben.

Was waren nun diese von jeher gerühmten, vom Cyrus erfundenen Posten?

Nichts weiter, als das gelegentliche Absenden der königlichen Befehle an die Statthalter (Satrapen) und deren Berichte an die Monarchen, durch wechselnde, bestimmte Staats- oder Eilboten auf angewiesenen Wechselörtern, auch, wohl zu beachten, nur für den Beherrscher allein bestimmt. Sie waren mithin keine Posten in der heutigen Bedeutung

des Worts und der Sache, sondern das, was die Beherrscher früherer Reiche zum Theil schon eingeführt hatten. Denn Posten gehen und kommen an bestimmten Tagen und Stunden jedes Orts ab und an, und sind für Landesherrliche Rechnung zu Jedermanns Gebrauch. Beide — bestimmte Zeit und Allgemeinheit — nicht der Menschen- und Pferdewechsel allein, enthalten nur den Begriff einer Post.

Der Glaube an die Richtigkeit der Sage Herodots, daß Cyrus der Erfinder der Couriersendungen — von den Gläubigen: Postwesen genannt — gewesen sey, ist so eingewurzelt und fortwuchernd, daß er noch jetzt sogar in allen Lehrsälen, unter den Gelehrten und wissenschaftlich Gebildeten, getreue und feste Anhänger findet.

Dieser Glaube gründet sich auf den Umstand, daß die Genannten weder die unverwerflichen Zeugnisse in den Schriften wichtiger und verständiger Reisenden lesen, noch sich um die von solchen Augenzeugen geschilderten Staats-Einrichtungen andrer, weit entlegenen Völker bekümmern, oder davon Kenntniß nehmen wollen.

Alle diese würden ihre Meinung ändern, indem sie finden und sich überzeugen, daß nach den weit über 4000 Jahr alten zuverlässigen Jahrbüchern der Chinesen, dort die Couriersendungen schon über 2300 J. v. Chr. und zwar weit besser und zweckmäßiger als von dem Cyrus geschahe, vorhanden waren und noch sind, und daß der Kaiser Syn-Mu-Ten-Oo der Erste in Japan, 105 Jahr vor Cyrus lebend, jene Staatsboten-Sendungen in seinem Reiche eingeführt habe, die noch bestehen. (s. S. 21 China, und S. 23 Japan).

Im jetzigen Königreich Persien ist die Verfassung des Couriersendens anders gestaltet.

Voyage du Chevalier Jean Chardin en Perse etc., Tome I. cap. XXIV. pag. 222. — Eduard Ives Reisebeschr. von Persien nach England, 1756—1761. Jacob Morier Gesandtschaftsreise durch Persien, 1808 u. 1809. — Le. Quien de Neufville Origine des Postes, liv. I. pag. 5. —

Die dringenden Befehle des Königs werden durch Eilboten (Couriere) Tschapars, Schopper auch Chappar genannt,

überbracht. Diese Worte heißen im Türkischen: galoppirend, wovon auch die Namen Schatir, Schapgon, ein Läufer, abstammen.

Die Tchapars reisen sehr schnell, wiewohl sie nicht allezeit die erforderlichen Pferde haben können, weil im ganzen Orient keine Posten vorhanden sind. Die königlichen und Statthalter-Couriere nehmen in dem Fall die Pferde weg, wo sie welche antreffen, und sind zugleich befugt, auf den Landstraßen die Reisenden zum Absteigen zu zwingen und sich deren Pferde zu bedienen, der Reisende muß dann entweder nachlaufen bis zum nächsten Pferdewechsel, wenn er sich nicht widersetzen kann, oder den Courier bestechen. Die Stadt-Obrigkeiten sind verpflichtet, Pferde anzuschaffen wenn Couriere ankommen.

Diese Leute haben zur Auszeichnung einen zusammen gerollten Mantel und einen kleinen Waidsack hinter sich auf den Sattel befestiget, einen Dolch, Säbel, Bogen und Köcher mit Pfeilen an der Seite und die lange Leibbinde (écharpe) zwiefach um den Hals gewunden, deren Enden kreuzweis über dem Rücken und der Brust an den Gürtel festgeschlungen sind.

Gewöhnlich gehen 2 Staats-Couriere beisammen, die, wenn sie vornehmen Standes sind, nicht lange mit sich zanken lassen, sondern mit Prügeln und Säbelhieben, scharf und flach, wie's fällt, dem Widersetzlichen die Pferde nehmen und fortjagen. Der oft Schwerverwundete mag sich denn mit den zurückgebliebenen erschöpften Thieren begnügen. Das alles ist Privatsache.

Kapitel 8.

Griechen.

Strabo V. pag. 385. — Dio Cassius 78, 35. — Hesychii Glossae — Relandii Dissertatio, III. — Pausanias, lib. II. cap. 19 in fine, et libri V. et VI. — M. B. Hederich Real-Lexikon, Th. I. S. 630 und Th. II. S. 1130 u. 2051. — Convers. Lexikon, B. VIII. S. 58. — Corn. Nepos in vita Miltiadis cap. 4. — Bredow alte Weltgeschichte.

Die Wanderungen der Abentheurer und Landstreicher, der Mißvergnügten und Vertriebenen und aller Taugenichtse, die im Vaterlande Aegypten, Phönizien und Klein-Asien nichts zu ver-

lieren hatten, nach Griechenland und dessen nahen Inseln, hatten seit Jahrhunderten aufgehört, die Scheidewand zwischen den Angekommenen und den Ur-Einwohnern war in der Vermischung verschwunden, die verbrüderten Staaten Athen, Lacedämon, Mycenä, Corinth, Argos und Doris standen längst gegründet, griechische Städte in Klein-Asien bildeten sich schnell nacheinander, in die Stelle der vertriebenen Könige trat, theils die Adels-, theils die Volksherrschaft.

Sollte dies Schaffen, Werden und Emporsteigen nicht Einfluß auf den Schriftwechsel zwischen den Ausgeschiedenen und Zurückgebliebenen gehabt, und Veranlassung zu Nachrichten von der Verfassung und den politischen und häuslichen Verhältnissen gegeben haben? Man möchte fast zugeben, daß zu solchen Briefsendungen zufällig herbeigeführte oder verabredete Anstalten schon in ganz frühen Zeiten müssen vorhanden gewesen seyn. Zudem wird meine Meinung noch dadurch bestärkt, daß die olympischen Spielen), zu welchen eine unermeßliche Menge Zuschauer aus allen Gegenden herbeiströmte, Veranlassung zu Einladungen und Abreden zum Bestellen der Herbergen und zu Nachrichten von den Siegen oder dem Tode der gebliebenen Kämpfer ꝛc. ꝛc. an Befreundete und Verwandte gaben.

Wird dies Briefschreiben eingeräumt, so folgt daraus, meines Bedünkens, ein vorgewesenes Daseyn der Botenläufer und des Briefsendens, mithin auch der Posten im Sinn jener Vorzeit. Und sie waren, dem Bedürfniß und der Absicht gemäß, wirklich vorhanden, wie dies einige bis auf uns gekommene Schriften beweisen, wahrscheinlich schon einige Jahrhundert vor Cyrus, dem geglaubten Erfinder der Posten.

Die Griechen hatten nämlich Brief- oder Eilboten Hèhmerodromen, wörtlich: Tagläufer; Dromokèhrükes, Eilbote, Botenläufer, Diadochoi, Ablösende, Abwechselnde.

Obgleich die alten Dichter und Schriftsteller sehr auf die Reinheit der griechischen Sprache hielten, so findet man doch auch persische Wörter, die durch die Gewohnheit des täglichen

n) Die eigentliche Einführung der olympischen Spiele geschah durch Iphitus, Fürsten zu Elis, etwa 900 Jahr vor Christo und 340 vor Cyrus. Sie wurden in jedem fünften Jahr vom 11ten Julius an, fünf Tage lang in einem Walde bei Olympia (jetzt Langanico) am Flusse Alpheus, gefeiert.

Gebrauchs eingebürgert waren, wie die Benennungen: Angarien, Boten, — Parasangen, Meilen, Entfernungen — Schönum ein Ellen- oder Fußmaaß rc. rc. auch die genaue Handelsverbindung zwischen den Persern und Griechen bewog die Letztern, jene in ihrer Sprache fehlende Wörter aufzunehmen.

Ueberall ist nur die Rede von Hèhmerodromen, den eigentlichen Boten, und beim Herodot von Angareion oder Droméhma das Amt, der Dienst des Boten — Angara die Stationen der Boten, die Oerter, in welche die Leute nach vollendetem Lauf einkehrten und wo sie verweilten — Angareuo einen Boten absenden, später, zum Botendienst bei Heereszügen aufbieten — Angareustèhs, der Absender eines Boten.

Die Botenläufer, wohlgeübt, oft in den olympischen Spielen gekrönt und in Gedichten besungen, ersetzten jedes andere Mittel, Briefe schleunigst zu übersenden, daher gab es keine Eilboten zu Pferde und zu Wagen o). Ueberdies genügten sie auch dem ganzen Griechenland, das, in kleine einzelne Staaten getheilt, und bei der geringen Entfernung der Hauptstädte von einander, Briefe und Antworten in 2 bis 3 Tagen sich zusenden konnten. Bekanntlich lebten sämmtliche Republiken immer fort in Plackereien und Fehde und bekriegten und zerrütteten sich untereinander. Wozu also eine gemeinsame Einrichtung, die, im Gange stets unterbrochen und gehemmt, nie zu einem Ganzen, zu einem selbstständigen Wesen — was doch die Posten durchaus erfordern — gedeihen, mithin der Gesammtheit doch nichts fruchten konnte.

Von jenen Hèhmorodromen oder Angarien ganz verschieden, waren die Hemeroskopen (Tagwächter, Schildwachen am Tage) und die Episkopen (Wächter, Aufpasser), welche auf Anhöhen und Berggipfeln umherschaueten und das

o) Die Schnelligkeit dieser Botenläufer wurde sogar durch Bildsäulen geehrt. Eine solche stand z. B. in der Stadt Argos im Tempel des Apollo Lycius (so verstehe ich die Stelle), dem Ladas, einem Kabinetsboten Alexanders des Großen, zum Gedächtniß, der in der Geschwindigkeit und Leichtigkeit im Laufen seine Zeitgenossen so übertraf, daß seine Fußtapfen kaum im Sande zu bemerken waren. (Pausanias lib. II. cap. 19 in fine und von einem gleichnamigen lib. III. cap. 21). Diesem Ladas fast gleich waren Phelonides und Philippides, Letzterer lief innerhalb 24 Stunden von Athen nach Sparta, 1240 Stadien, oder 31 deutsche Meilen. (Livius lib. XXXI. cap. 24).

ihnen vom vorliegenden Hemeroskopen gegebene Zeichen, oder dessen Zuruf, dem nächstfolgenden Amtsgenossen zum Weitersagen oder Deuten mittheilten.

Da sich in den noch vorhandenen griechischen Werken keine bestimmtere und besondre Beschreibung aller dieser Botendienste findet: so muß das Vorhandene befriedigen und erkennen lassen, daß auch den Helenen keine Anstalten zum Briefsenden — jetzt abusive Posten genannt — fehlten.

Neu-Griechenland.

Die allgmeine Zeitung Griechenlands aus Aegina vom 11. Octob. 1828 enthält ein Decret des Präsidenten, hinsichtlich der Errichtung einer Post-Anstalt im Lande: „Es wird eine Post (Tachüdromeion) für die Correspondenz zwischen der Regierung und dem Staate errichtet, welcher sich auch die Staatsbürger und Andere für ihre Privat-Correspondenz bedienen können. Der allgemeine Mittelpunkt dieser Anstalt wird die Stadt seyn, welche der Sitz der Regierung ist".

„Die allgemeine Direction derselben wird von der Regierung einem Staatsbürger anvertraut. Es werden Central-Postbureaus in Argos, Tripolitza, Epidaurus, so lange die Regierung in Aegina residirt, und in Syra errichtet, auch ihre Direction wird dem Sanitäts-Commissäre untergeordnet, und wird dieses Amt einem der Demogeronten, welchen die Regierung wählt, übergeben. Die einzelnen Lokal-Aufsichten der Post werden eben so in Morea und dem griechischen Festlande einem der Demogeronten des Orts, nach der Wahl der Regierung, auf den Inseln aber dem Sanitäts-Commissär anvertraut".

In einem Blatte des Courrier de la Grèce — laut Berichts aus Aegina v. 27. December 1829 steht: „Herr Alexis Lukopolos, General-Postdirector, wird zum außerordentlichen Schatz- und Zahlmeister der verschiedenen Truppencorps in Ost- und West-Griechenland ernannt, bis zu seiner Rückkehr wird Herr D. Ampelos provisorisch zum General-Postmeister ernannt".

Kapitel 9.
Römer und Italien.

Der Cursus publicus der Römer ist überall der Punkt, wohin Schriften und mündliche Vorträge, einseitige, stereotypische Meinungen und zuversichtliche Behauptungen zeigen, wenn man das Daseyn der Posten in der Römer Zeiten und deren Uebereinstimmung mit den heutigen Postanstalten beweisen will. Niemand hat aber die Mühe übernommen, oder übernehmen mögen, den römischen Cursum in allen seinen Bestandtheilen, und dagegen auch das Wesen und den Zweck unsrer Posten gründlich kennen zu lernen, um sich die Ueberzeugung zu verschaffen, daß jener Cursus und unsre Reise- und Sendungs-Anstalten ganz andrer Art sind, also nichts Gleiches mit einander haben. Eben aus der Unterlassungs-Sünde mußten denn das oberflächliche, allgemein hingeworfene Urtheil, der hartnäckige Glaube und das blinde Nachschreiben entspringen. Um nun das ganz Irrige dieser Gleichstellung gründlich, und überzeugend erklären zu können, wird das Einzelne in der römischen Verfassung umständlich und beschreibend, mit den Beweisstellen hier vorgetragen werden.

1.
Boten, Briefbesteller.

In der Besitznahme der Staaten, die Rom nach und nach sich unterwarf, lagen zugleich die Nothwendigkeit und das Bedürfniß einer Veranstaltung, Befehle an die Statthalter und Provinzial-Beamten zu senden und von diesen die Berichte zu empfangen. Dies Bestellen war das Amt der Senats-Viatoren und Statoren. Jene,

die Viatores oder Senatsboten,

waren von den Consuln erwählte Bürger, nur zu dem besondern Dienste der Consuln, Aedilen (Oberaufseher der öffentlichen Gebäude), der Senatoren und der Tribunen bestimmt. Sie wurden aus der Stadtkasse besoldet und mußten, außer den Einberufungsschreiben zu den Senatssitzungen die amtlichen Verfügungen und Berichte an die Behörden, wie die jetzigen Kanzleidiener oder Kanzleiboten, und nebenher die Privatbriefe ihrer Obern bestellen.

Die Statores

waren, als eigentliche Briefboten und Couriere, allen obrigkeitlichen Personen in Rom und in den Provinzen zugeordnet, sie wurden überall hingeschickt. Von ihnen spricht auch Cicero (ad familiares lib. II. epist. 17 und lib. X. epist. 21): Litteras a te mihi Stator tuus reddidit.

So war es in den Zeiten der Republik und Triumvirate. Als in den Kaiserzeiten das Römische Reich in das Morgen- und Abendländische getheilt worden war, wurden die Briefboten im Orient Cursores, im Occident Viatores, auch dem Sinne nach, oft Veredarii genannt.

Eine umständliche Nachricht von dem Entstehen, der Einrichtung, den Gesammtpflichten und Besoldungen dieser Dienstleute fand ich in keiner lateinischen Schrift, wohl darum nicht, weil sie von Leuten und Gegenständen geschrieben haben würden, die Jeder kannte, folglich eine Erklärung überflüssig war.

(G. C. Maternus de Cilano Abhandlungen, Th. I. cap. 21. §§. 6 und 7. — M. B. Hederich Real-Lexikon, Th. II. S. 2838. — J. P. v. Ludwig, (Prof. in Halle) Opuscula miscella. — Cicero epist. alleg. — und de Senectute, cap. 16.)

Nuntius

hieß, der mündliche Nachrichten überbrachte, eine Benennung, die zuweilen vom Cicero auch für Botschaften, Gesandte gebraucht wird, wie noch jetzt am Päpstlichen Hofe.

Tabellarius, Tabularius publicus, Cursor, auch Apparitor,

in allen Provinzen, der die versiegelten Briefe p) dem Empfänger selbst einhändigte und dessen Antwort zurückbrachte, also ein Expresser in heutiger Bedeutung. Die Vornehmen hatten in der Regel ihre eigene Tabellarios, es gab daher öffentliche (für Jedermann) und Privat-Fußboten, jedoch wieder verschieden von den Tabellariis der einzelnen Städte (singularum urbium). Diese Boten, Tabellarii publici, pflegten außer dem Lohn, noch eine besondere Vergütung unter dem Namen Schuhgeld, Calcearium q)

p) Tabulae oder Tabellae, Tafeln von Buchsbaum mit Wachs überzogen, in welches man die Buchstaben mit einer Griffelspitze einritzte. S. cap. 1. §. 2. S. 8.

q) Vespasian verbot den Schiffssoldaten und Matrosen, die von den Häfen Ostia und Puteoli nach Rom und zurück gingen, ein solches Schuhgeld be-

zu fordern. In den letzten Zeiten des Kaiserreichs war der Cursor Imperatoris der Hof-Fourier.

Cursores phalerati. Einige Schriftsteller meinen, diese Boten wären nach dem Sueton (in vita Neronis, cap. 30) und Titus Petronius Arbiter (Satyricon cap. 28) prachtvoll gekleidete Läufer gewesen, die vor dem Wagen ihres Herrn, oder wenn dieser ritt, oder ging, ihm voran gehen mußten; auch den Nero begleiteten sie auf seinen Reisen. Mit dem Worte phalerae bezeichneten die Römer einen uns unbekannten Kopf- oder Halsschmuck der Menschen und Pferde r). Aus allem geht hervor, daß diese Diener nicht, wie v. Beust (Postregal Th. II. S. 1202.) glaubt und den Plinius (lib. VII. ep. 12) unrichtig aufführt, zu den Briefträgern für Geld gehörten.

(Cicero und alle Lexica, der Codex Theodos. lex propter ss. de aliment. Legatis).

In den neuern Jahrhundeten nannte man die Notarien auch Tabellarii, Tabelliones, Chartularii, d. h. Verfertiger der Urkunden, Dokumente.

2.

Heerstraßen.

Nachdem Augustus Octavianus als Triumvir seine zwei Nebenherrscher Marcus Aemilius Lepidus s) und Marcus Antonius überwunden, das mächtige Rom und dessen Reich sich unter-

---

zahlt zu nehmen, sie sollten barfuß laufen. (Sueton in vita Vespas. cap. VIII). Boten unter dem Namen: Calcearii (Genitiv des Worts: Calcearium) gab es nicht.

r) Der Kaiser (L. Domit.) Aurelian schrieb im J. 271 an einen Kriegs-Obersten: „Ein jeder Soldat trage seine Halskette, seinen Ring, sein Armband, und verkaufe oder verspiele sie nicht" ꝛc. (Muratori etc. Pars II. p. 152.) Sollte jener Schmuck die Phalerae gewesen seyn?

s) Die Römer, vorzüglich die Vornehmen, hatten meistentheils drei, zuweilen auch vier Namen, wie Publius Cornelius Scipio Africanus. Sie hießen: Praenomen, Nomen, Cognomen, Agnomen, jeder Beziehungsweise, keiner Bedeutungslos. — Der erste: Praenomen, das Geschlecht oder die Familie (Gentilitium, a gente, ex qua erat oriendus). — Der zweite: Nomen, bezeichnete, als eigentlicher Name, die Person. — Der dritte: Cognomen, war entweder ein Ehrenname, oder nach

unterworfen, die Ruhe des Staats durch einen festen Frieden gesichert und sich selbst die höchste Gewalt als Imperator zugeeignet hatte — 27 Jahr vor Chr. — bedachte er die Mittel, welche zur Fortdauer seiner Gewalt und Macht, zum Bestehen seines Kaiser-Throns, zum Nutzen seiner Völker und zu Roms Verschönerung beitragen könnten.

Besonders fand er zur Ausführung seines großen Vorhabens die Anlegung mehrerer gepflasterten Heerstraßen und die sorgfältigste Ausbesserung der schon vorhandenen, durchaus nothwendig, um seinen Heeren, den Reisenden, Fußgängern und Fuhrwerken ein leichtes und bequemes Fortkommen zu verschaffen. Er verpflichtete die großen Herren, statt der sonst ihnen zugestandenen Triumphe, die im Kriege erbeuteten Baarschaften auf die Anlage der Seitenwege und Nebenstraßen zu verwenden. Aedilen (Ober-Bau-Directoren) und besondre Wege-Baumeister wurden bestellt.

Schon vor Augustus mußten die dienstfreien Soldaten in ihren Standörtern die Wege in der Umgegend bauen und pflastern, daher entstand unter der Censorschaft des Appius Claudius Cäcus die treffliche Straße von Rom nach Capua; eben so ließ der Consul Cajus Flaminius Nepos den Weg von Rom bis Ariminum (Rimini) anlegen, welcher sich hier mit dem vom Marcus Aemilius Lepidus erbauten über Bononia (Bologna) nach Aquileja, vereinigte. Durch diese einsichtsvolle Einrichtung wurden in Friedenszeiten die Soldaten beschäftiget, abgehärtet und der Schlaffheit — einer Folge des Müßiggangs — vorgebeugt. Selbst die nicht dienstfähigen alten Soldaten (Veterani) mußten zu den Wege-Unterhaltungskosten beitragen.

Der Tribun Cajus Sempronius Gracchus war der erste, der auf den Hauptstraßen Brücken auf gleicher Wegelinie anlegen und Wasserlaachen, Sümpfe und Thäler ausfüllen ließ, um möglichst gerade und ebene Wege zu schaffen. Durch Denk-

---

ihrer Tribus (Klasse oder Abtheilung) zu der sie gehörten, z. B. Pontinia, Pupiena etc., oder nach einem Umstande, z. B. Proculus, der in Abwesenheit, Posthumus, der nach dem Tode des Vaters geboren war, Vopiscus, der Lebendgebliebene von Zwillingen, Sylla (verkürzt von Sybilla) Kraus- oder Rothkopf, Caecus der Blinde, Niger der Schwarze, Tückische rc. rc. Der vierte: Agnomen, als Zuname, den ihre Nachkommen beibehielten. — (Maternus de Cilano Th. IV. cap. 19. pag. 1409 — Marc. Terent. Varro de lingua latina lib. I. cap. 8. pag. 126).

säulen und Benennungen wurden die Erbauer der Wege geehrt, daher die Standbilder und Obelisken eines **Flaminius**, **August**, **Vespasian**, **Domitian**, **Trajan** ꝛc. ꝛc. und die Namen **Via Appia**, **Flaminia**, **Aemilia** ꝛc. ꝛc. In späterer Zeit durfte kein Privat-Reisender, kein Wagen mit Lebensmitteln oder Kaufmannswaaren diese nur für Soldatenmärsche, Staatsboten und in Staatsgeschäften Reisende bestimmten Heerstraßen befahren, und keine Pferdewechsel einrichten, nur die Neben- oder Seitenwege waren erlaubt.

(Le Quien de Neufville Origine des Postes etc. livre II. pag. 10. — **Bergius** Geschichte von den großen Heerstraßen B. 1. — Publ. Papin. Statius Aquilin. de Sylvis, lib. II).

Von der vergoldeten Meilensäule, Milliarium aureum t), in Rom ab wurde die Länge der Hauptstraßen nach allen Richtungen bis zum Gränzpunkt bestimmt, auch von ihr ab war die erste (¼ deutsche) Meile durch einen kleinern Meilenstein mit der Inschrift: Primus ab urbe lapis, der folgende: Secundus, u. s. w. bezeichnet. An jeder Seite des Weges lagen, 10 Fuß von einander entfernt, erhöhete, oben flache Steinstücke, um bequemer die Pferde besteigen, oder von ihnen absteigen zu können, denn bis ins vierte Jahrhundert n. Chr. waren Sättel und Steigbügel unbekannt.

So viel von den Hauptstraßen, welche gerade den größten Einfluß auf die Errichtung des Cursus publici hatten, der ohne jene nicht bestehen konnte.

(Taciti Annales lib. I. cap. 27. — Dio Cassius (Cocceju*s*) lib. LIII. pag. 526. — Sueton. in vita Augusti cap. 49 et in vita Othonis cap. 6. — Plutarch in vita Galbae cap. 31).



3.

Eil- und [illegible]en.

Der Imperator [illegible] reisen, nicht überall [illegible] an Ort und St[illegible]

t) Diese Haupts[illegible] Romano; [illegible] Tempel des [illegible]

dern. Stets ungeduldig und unruhig wollte August sogleich wissen, was im Innern seines ungeheuern Reichs und in den Nachbarländern sich ereignete, um schleunig Aufstände der Unterjochten und die Ausbrüche der noch versteckten Mißvergnügten gleich im Entstehen dämpfen zu können.

Er ließ Stationshäuser errichten, und darin eine Anzahl leichtfüßiger junger Leute (Statores) unterhalten, welche seine schriftlichen Befehle und die Berichte der Statthalter und andrer Staatsbeamten von Station zu Station bis zum Bestimmungsort abliefern mußten. Auch gab es solcher Eilboten zu Wagen, welche fahrend die ganze Reise zurücklegten und die Briefe persönlich überbrachten, um auf Befragen noch mündlich Auskunft zu geben.

Dies ganze Botenwesen war dem Kaiser zu langsam und nicht hinreichend, einen Bericht, eine Kunde schnell zu erhalten und seine Befehle eiligst an die bestimmte Behörde gelangen zu lassen. Er ließ daher, in die Stelle dieser Fußboten, Briefbesteller zu Pferde annehmen, welche unterweges in Stationsörtern gewechselt werden sollten, jedoch nur auf den großen Heer- oder Kaiserstraßen. So entstand

4.
der CURSUS PUBLICUS,

ein unübersetzbarer Ausdruck, theils weil jener mit keiner der heutigen Anstalten verglichen werden kann, theils weil der Cursus in seinem Wesen so viele Gegenstände zusammenfaßte, die in unsrer Sprache nicht zu benennen, in unserm Postwesen nicht vorhanden, folglich nur durch eine Umschreibung zu verstehen sind.

Der Cursus publicus, auch Vereda publica und Res veredaria genannt, war eine Reise-Anstalt ausschließlich nur bestimmt für den Kaiser, die Staatsbeamten vom Civil- und Militärstande bei deren Reisen in Landes-Angelegenheiten, für die Gesandten und kaiserlichen Eilboten (Couriere), auch zum Fortbringen der baaren Staats-Einkünfte in den kaiserlichen Schatz, der Armee-Bedürfnisse und zum Marsch der Truppen.

---

war, errichtet worden, rund, 8 ½ Fuß hoch und mit Goldblech überzogen, auf der Spitze lag eine Kugel. In der Folge erhielt sie ihren Standort neben den Stufen des Kapitols.

Die Pferde und Maulthiere zu den Reisen, Fuhren und Courier-Ritten wurden auf des Kaisers, nicht auf Staats-Kosten unterhalten, sie und die Beamten nur in seinem Dienst, in seinen Angelegenheiten allein gebraucht, also das Ganze nur für des Monarchen Rechnung verwaltet. Darum reisete Jeder ohne irgend eine Bezahlung, sogar die Annahme eines Trinkgeldes war scharf verboten, und kein Pferd und Wagen durften aus den Stations-Marställen ohne ausdrückliche Erlaubniß des Kaisers (Diploma, Evectio) irgend Jemand überlassen werden. Die Gesetze hierüber waren so streng, daß den Stadt-Präfecten, Vicaren, Präsidenten der Regierungen und Stadtbehörden, den Consularen, selbst den Feldherren und Generalen nicht gestattet war, ohne des Imperators schriftliche Bewilligung die kaiserlichen Reise- und Courierstraßen (Cursum publicum) zu befahren und eigenmächtig Stationspferde zu nehmen.

(Codex Theodos. Tom. II. lib. VIII. Tit. V. Paratitlon, et leges 10 et 63. — Plinius in epistolis ad Trajanum).

Schon hieraus ergiebt sich die große Abweichung von dem Wesen unsrer Posten, die von ihrer Entstehung an zu Jedermanns Gebrauch und Nutzen bestimmt sind, und keine gesperrten, jedem andern Privatfuhrwerke verbotenen Heerstraßen fahren.

---

a) Gespanne.

Der Cursus publicus enthielt:

Angarien. Die Griechen hatten dies Wort aus der Persischen Sprache aufgenommen, die Römer folgten unbedenklich diesem Vorbilde und überboten die Griechen, indem sie das altpersische Wort:

Astandae, Eilboten, reitende Boten, in Folge seiner gleichen Abstammung und Bedeutung, gebrauchten.

Angariare (lateinisirt) heißt eigentlich: durch Gewalt erzwingen, wenigstens eine unfreiwillige Handlung, z. B. Lasten, Frohn-, Hand- und Spanndienste auf den Haupt- oder Kaiserstraßen, die Wegnahme der Unterthanenpferde beim Truppenmarsch, und der Schiffe zum Dienst des Kaisers, die Zwangsarbeiten der Soldaten beim Wegebau, das Fortbringen der kaiserlichen oder Staats-Couriere und die Fuhrwerke für Staatsrechnung. Dies alles wurde Angariae genannt, und zwar so allge-

mein, daß wenn sie die Staatsboten- oder Courier-Pferde durch die Benennung: Flagella (Peitsche) bezeichneten, sie gewöhnlicher die Wörter Angaria und Parangaria gebrauchten.

Jeder Aufseher über Angarien (Courier-Gespanne), der solche zu seinem Nutzen gebrauchte, oder verkaufte, wurde mit dem Käufer und Verheimlicher auf eine entlegene Insel verbannt.

Parangaria. Auch dies Wort hatte vielfache Bedeutungen. Bald benannte man so das gewaltsam weggenommene Futter für die Armeepferde, bald die Wagen, welche nur auf den Seitenwegen fahren durften und noch andere Lasten. Diese theilte man ein: für den Courierdienst bestimmt und in Tumultuarii, Frohndienste in den Provinzen, in außerordentlichen Fällen, z. B. beim Aufruhr, oder beim Einfall eines Feindes ꝛc. ꝛc. den Transport des Heergeräths, das Wegnehmen des Zug- und Schlachtviehes ꝛc. ꝛc.

Parangaria militaria faßten die besondre Kriegsarbeiten der Soldaten im Frieden und im Feldzuge in sich, als: das Verschanzen, Laufgräben und Kanäle graben, Wegebauten, Arbeit in den Weinbergen der kaiserlichen Staatsgüter u. s. w.

Alle diese vielseitigen Benennungen wurden auch auf den Cursum publicum bezogen und umfaßten in diesem Fall das Staats-Courierwesen, in engerer Bedeutung aber die kaiserlichen Marstall- oder Stations-Pferde und Fuhrwerke, besonders aber ein Gespann Zug-Ochsen, denn auch diese wurden, wie die Pferde und Maulthiere, zum Fortbringen der Reisenden und Güter gebraucht.

(Codex Theodos. lex I. de navibus non excusandis — lex IV. de X Kalend. Jul. 326. — de Neufville etc. pag. 23. — Pancirolus in notitia Imperii lib. I. cap. 6).

---

b) Stationes oder Mansiones.

(Posthaltereien, Pferdewechsel.)

Von den Reise-Anstalten vor August's Zeiten wird von den Schriftstellern selten und nur zufällig gesprochen. Aus dem Gesagten kann man jedoch annehmen, daß in den Städten gewisse Anstalten müssen vorhanden gewesen seyn, wo man Pferde und Wagen zum Weiterreisen erhalten konnte. Einige Stellen

deuten dahin, z. B. Als Rom, 192 J. v. Chr. den Syrischen Feldzug gegen Antiochus d. Gr. unternahm, rieth Luc. Scipio Africanus, den freien Durchzug der Armee durch Thracien zu sichern, und deshalb Philipp II. von Macedonien zu gewinnen. Der junge feurige Titus Sempronius Grachus übernahm die Ausführung und reisete unglaublich schnell mit unterlegten Pferden (per dispositos equos), also Stationsweise, von Amphissa (Amphicea) in Lokris auf lauter Gebirgswegen nach Pella, der Hauptstadt Macedoniens (jetzt Jeniza, auch Zuchria), 43 deutsche Meilen, wo er schon am dritten Tage eintraf. (Livius lib. 37. cap. 7. in der Mitte).

Ein späteres Beispiel gibt Julius Cäsar, der, nach dem Sueton (cap. 57.), in einem Miethswagen (meritoria rheda) täglich 100,000 Passus (25 deutsche Meilen, centena passuum millia in singulos dies) zurücklegte.

Bald nach den Wegebesserungen und mit der Aufhebung der Fußboten-Anstalt hatte August Stationes oder Mansiones (Pferdewechsel) einrichten lassen, wo man Zug- und Lastvieh, leichte Wagen, Kutschen und Kariolen vorfand, auf welchen Reisende, die Staatsabgaben, Lebensmittel für den Hofstaat und die Armee, Waffen und Güter fortgebracht wurden. Die Römer hatten für jede Art dieser vielfachen Umspannungen eine besondre Benennung.

1. Civitas bedeutete zu Cäsars Zeiten eine Bürgerschaft, einen Bezirk, in der Folge eine Stadt oder Burg, wie Ptolemäus und Ammianus Marcellinus angeben. Strabo in der Reisebeschreibung des Antonins verwechselt fast immer die Bedeutung. In solcher Civitas waren von Augusts Regierungs-Zeit an stets 40 Curspferde und dazu gehörige Futter-Vorraths-häuser vorhanden.

(Strabo in Geograph. lib. IV. — Le Quien de Neufville pag. 44 et 53).

2. Mutationes, auch Stationes genannt, (Posthaltereien, Pferdewechsel, Umspannungen in Zwischen-Stationen), in Landgütern und Dörfern zwischen entfernt liegenden Städten (Civitates), wo nur die kaiserlichen Sendboten zu jeder Zeit Pferde erhielten, um nicht durch eine zu lange Wegestrecke aufgehalten zu

werden. In diesen Mutationen standen 20 Pferde bereit, von welchen täglich 5, in späterer Zeit 6 bis 10 zum Reisen gebraucht werden durften.

(Leges VIII et XV. in Codice Theodos).

3. Mansiones. eben solche Pferdewechsel, jedoch zum Verweilen und Erholen bei Courierritten, auf Truppenmärschen und wenn Feld-Couriere durchgingen; man erhielt hier Lebensmittel und Viehfutter.

(Ibidem et Justinian lib. XII. — Cambdenus (Cambden) Romani in Brittannia. pag. 45).

4. Stativa hießen die Oerter und Stationen, wo die Freipaß-Reisenden (auf ein Diplom oder eine Evectio) Erfrischungen und andre Gespanne erhielten.

5. Equi singulares, Leibpferde des Kaisers, wurden die auserlesenen besondern Pferde genannt, die nur allein zu den Reisen des Kaisers und der eigentlichen Kabinets-Couriere (jedesmal von hohem Stande) gebraucht werden durften.

6. Verēdi (von vehere fahren, ziehen, und dem gallischen Worte rheda ein Wagen) wurden die eigentlichen Dienst- oder Curspferde genannt, zum Courierdienst aber die schnellsten und leichtfüßigsten Thiere gewählt.

Das unaufhörliche Ausbessern der Cursstraßen bewirkte ein so schnelles und leichtes Fortkommen mit diesen Verēden, daß Tiberius Nero von Lugdunum (Lyon) ab 200 römische (50 deutsche) Meilen in 24 Stunden bis zu seinem Bruder Drusus Germanicus zurücklegte und unterweges nur dreimal das Fuhrwerk wechselte u).

---

u) Sueton erzählt, daß August mit solchen Stationspferden gereiset sey, um schleunig in dem Ort zu seyn, wo man ihn nicht so schnell erwartete. Der Imperator habe, gleich einem unermüdlichen und schonungslosen Courier, täglich über 100 römische (25 deutsche) Meilen zurückgelegt, und sey auf einem Nachen über reißende Ströme geschifft, ohne einen Umweg oder eine Brücke suchen zu lassen.

Auch Constantin d. Gr. benutzte diese Verēden, indem er als Kronprinz in der Haft seines Todfeindes Galerius, aus Nikomedien (Hauptstadt der Provinz Bithynien in Klein-Asien am schwarzen Meer) in wenigen Tagen über die Alpen nach Gallien zu seinem Vater, dem Kaiser Konstantius Chlorus (der Kräftige, Mannhafte) entfloh, den er in Gerosjacum (Boulogne) traf, als dieser mit einer starken Flotte nach Britannien überschiffen wollte. Constantin ließ bei seiner Ankunft auf

Wenn ein Marstallpferd (Veredus) zum Lasttragen gebraucht wurde, durfte die Schwere des Gepäcks nicht 30 Pfd. übersteigen.

(Anton de Perez praelectiones in codicem Justiniani, Tit. LI. de cursu publ. §. 4). —

7. Paraverēdi waren die größern schweren Pferde, welche man später Parafredi, und im dritten Jahrhundert Avertarii nannte.

8. Parhippus hieß ein Neben-, Hülfs- oder Beipferd, jedoch nicht zu Privatreisen; wurde es mit Gepäck beladen, durfte die Last nicht mehr als 100 Pfund wiegen.

(Cassiodori Variarum lib. V. cap. 5. — Juliani opera ep. 20).

9. Agminales nannte man die Packpferde, sie folgten dem Heere mit dem Feldgepäck beladen; auch hießen Agminales die Pferde, welche die Begleiter eines Couriers ritten, eben so das zweite Pferd, welches das Couriergepäck oder das Felleisen tragen mußte, wenn beide zu schwer waren, um von des Begleiters Pferd mitgenommen zu werden.

(Codex Theodos. de cursu publ. lex. XLVIII).

Fehlten Pferde, so mußten die Unterthanen solche liefern. Kaiser Nerva hob am Ende des ersten Jahrhunderts n. Chr. diese Frohnlast auf und ließ deshalb eine Denkmünze prägen mit der Inschrift: Vehiculatione Italiae. Aelius Spartianus bezieht jedoch diese Medaille auf den Kaiser Severus.

(Balth. Stollbergius in dissert. de angariis Veterum).

Stabulum veredarium oder veredorum hieß der Cursstall, (wenn man es deutlicher findet: Poststall). Verēda, der Weg, auf welchem die Rhedä (Wagen) fuhren.

Kein Reisender durfte, beim Mangel des Zugviehes auf einer Station, ein zum Landbau bestimmtes Thier, z. B. einen Pflugochsen, wegnehmen, sondern er mußte so lange verweilen,

---

jeder Station den gebrauchten Pferden die Fußsehnen durchschneiden, um die Thiere zum Verfolgen untüchtig zu machen. (Muratori Geschichte von Italien Th. II. S. 246. — Anonymus Valesianus post Ammian. Marcell. pag. 656 — Eumenius Panegyr. Constant. Cap. VII. pag. 143).

bis ihm von dem Stations-Verwalter das nöthige Gespann zur Weiterreise verschafft wurde.

(Codex Theodos. lex I. pag. 500).

Die Pferde durften nur mit einer Peitsche oder Reitruthe (Gerte), nicht mit einem Knüppel angetrieben werden.

Die Reitsättel und Steigbügel kamen erst zu den Zeiten Theodosius d. Gr. (379—395) in Gebrauch, statt jener waren die Pferde mit einer oft sehr kostbaren Decke bedeckt. Um das Auf- und Absteigen zu erleichtern, standen an den Wegen streckenweise (oben abgeplattete) Steine eingesetzt. Zu den Zeiten des Cicero waren schon die Packsättel eingeführt worden.

---

c) Wagen.

Auf jeder Station mußten stets mehrere Wagengattungen bereit stehen, und zwar:

1. Die Rheda currens, ein Wagen auf 4 Rädern zu 2 Personen, zwei- auch vierspännig, ebenfalls zu Paketsendungen eingerichtet. Sie waren so bequem, daß Cicero darin sitzend, Briefe schreiben und Mäcenas seinen Freund Horaz zur Gesellschaft und zum Anhören der Späße und Witze mitnehmen konnte. Eine solche Rheda wurde von Pferden, (die unter Animalia verstanden werden) von Eseln, Maulthieren und Ochsen gezogen, im Sommer von 8, im Winter von 10 Mauleseln, mit 1000 Pfd. Gepäck, also in diesem Fall ein Last- oder Güterwagen.

   Der Name Rheda ist aus der Gallischen Sprache genommen. Mit der Kenntniß ausländischer Gebräuche und Einrichtungen kamen auch fremde Wörter und Benennungen in die lateinische Sprache.

   Quinctil. de Instit. oratoria lib. I. cap. V. §. 70. — Ciceron. epist. ad Atticum, V. 17. — Horatii Sermonum lib. II. v. 42. — Codex Theodos. Tom. II. lib. VIII. Tit. V. Paratitlon. — Martial lib. III. ep. XLVII. et lib. X. ep. XIII).

2. Vehiculum war eigentlich der allgemeine Name für Fuhrwerke und Sänften, im engern Sinn aber ein kleiner Wagen für eine Person und 1000 Pfd. Fracht. Eine genauere Angabe von der Beschaffenheit dieser Wagen fand ich nicht,

späte Schriftstellen meinen: ein Korbwagen mit Flechtwerk. Vehicularius, igitur rhedarius fabricator dicitur, qui hoc genus vehiculi fabricaret, quod appellatur **rheda**.

(Historiae Augustae Scriptores VI. Tom. II. pag. 143. No. 7. — Codex Th. Tit. V. lex XVII. et XXIV).

3. **Carpentum**, eine Kutsche auf 2, auch 4 Rädern, mit 4 Pferden oder 8 Maulthieren bespannt, hatte Raum für 3 Personen und 1000 Pfund Gepäck, und war in der Regel zum Reisen der römischen Damen bestimmt. Es war die älteste Wagengattung, denn der König **Tarquin. Priscus** mit seiner Gemahlin fuhren in einem solchen Wagen.

(Tacit. Annales lib. XII. cap. 42. — Ovid. Fastor. lib. I. v. 619. — Juvenal. Satyr. VIII. 147).

4. **Carri**, Kariolen, die eigentlichen Courier- und Paketwagen, am zahlreichsten auf jeder Station, zu jedem Behuf brauchbar, auch bestimmt, die baaren Staats-Einkünfte aus den Provinzen — jedoch nur bis 500 Pfd. Gold, oder 1000 Pfd. Silber — fortzubringen. Die Wagen ähnlicher, jedoch kleiner Bauart, im Sommer mit 8, im Winter mit 10 Maulthieren bespannt, schafften nur 300 Pfd. Gold oder 500 Pfd. Silber fort. Ein späteres Gesetz schrieb die Belastung von 600 Pfd. vor v).

(Codex Theodos. Tom. II. lex XLVIII. — Jul. Caes. de bello gallico lib. I. cap. XXIV. §. 3 et 4. — Le Quien de Neufville etc. pag. 58).

5. **Carruca**, (das Diminutivum von Carri), eine Gattung kleiner Prachtwagen der Vornehmen. **Nero** hatte oft 1000 solcher Carruken in seinem Gefolge, die ziehenden Maulthiere waren mit silbernen Hufeisen beschlagen, die Führer (Kutscher) in köstlichen Gewändern gekleidet. Der wüste Triumvir **Marcus Antonius** fuhr in einem solchen Wagen von Löwen gezogen, **Heliogabal** mit vorgespannten Tigern, Hirschen

v) Der Kaiser (**Flavius Julius**) **Constantius** hielt im J. 359 in Ariminum (jetzt Rimini) eine Kirchen-Versammlung, zu welcher er die Bischöfe aus Italien, Illyrien, Afrika, Spanien, Gallien und Britannien, zusammen 400 Geistliche, durch eben solche Curswagen (**Carri**) holen, und unterweges gegen eine Vergütung aus der Staatskasse standesmäßig bewirthen ließ.

oder Hunden, und Firmus mit gezähmten großen Straußen w).

6. Bastagae, kleine Gepäckwagen, auf welchen mit den kaiserlichen Curspferden die oft sehr köstlichen Kleidungen der Imperatoren unter Verantwortlichkeit der Aufseher (Praepositi) fortgebracht wurden. Die Ladung war auf 1000 Pfd. festgesetzt.

7. Birota, auch Birotum, ein Kabriolet auf 2 Rädern, mit 3 Maulthieren bespannt, bestimmt zum Fortschaffen großer Pakete und der Waffen in die Vorrathshäuser. Die Befrachtung durfte nicht über 200 Pfd. schwer seyn.

(Codex de cursu publ. lex VIII. et IX).

8. Clabula, Clavula (Clabulare, Clabularis, Clabularius), eine Art Wagen, verschieden von den Rheden und Viergespannen, um Lebensmittel und Kaufmannsgüter, oft 2000 Pfd. Last fortzubringen. Bis zu den Zeiten des Julians Apostata (361 u. 363 J. n. Chr.) gebrauchte man nur Ochsen und Maulthiere, um auf diesen Wagen Ballen fortzubringen. Julian schaffte zwar diese Gespanne ab und ließ Curspferde (Verēden) nehmen. Seine Nachfolger aber führten wieder die Ochsen- und Maulthierfuhren ein, und zwar einzelne Angarien (2 Paar Zug-Ochsen), wenn Familien, Geräthe, Schwache und Kranke fortgebracht wurden. Vornehme, oder begüterte Personen fuhren nie mit diesem gemeinen, höchst langsamen Fuhrwerk (tardi gradum).

Mehrere Erläuterungen geben die einzelnen, oft sehr kurzen Sätze der Schriftsteller und Gesetze jener Zeiten nicht, weil Jeder die Gegenstände kannte. Die Belehrungen der Erklärer, 2, oft 500 Jahr später, sind in der Regel nur Meinungen, entweder auf Vermuthungen gegründet, oder mit einigen Citaten locker unterstützt, und dennoch schwankend.

---

w) Firmus Africanus, Statthalter in Afrika, der, als Empörer gegen die Kaiser Valentinian und Valens, 373 vom Theodosius (nachmals Kaiser) in einer Schlacht überwunden, sich selbst entleibte. Auch der Gothen-König Cannabaudes fuhr in einer solchen prächtigen Carruca von 4 Hirschen gezogen. Auf eben diesem Wagen mit den vorgespannten 4 Hirschen, hielt Kaiser Aurelian, nach Eroberung der Reiche jenes Cannabaudes und der Königin Zenobia, (274 J. n. Chr.) seinen Triumph-Einzug in Rom.

d) Beamten.

Der Praefectus Praetorio x), die Generale, die Pro-Consuln, die Statthalter und Directoren der Provinzen hatten zwar die allgemeine, oder Ober-Aufsicht auf die sämmtlichen kaiserlichen Curse in ihrem Regierungsbezirk; zur eigentlichen Aufsicht und Verwaltung eines jeden Curses waren jedoch von August und seinen Nachfolgern besondre Beamten angestellt, die das fünfte Militär-Dienstjahr vollendet haben mußten.

(Codex Theodos. Tom. II. lib. VIII. Tit. V. Paratitlon pag. 497 und lex I. de Tabulariis, Scribis vel Decurionibus).

Diese Amtsverweser waren:

1. Die **Frumentarii**. Sie hatten die Oberstelle und mußten auf alles achten, was in den Provinzen gesetzwidriges vorging, und sie theils von den stets durchkommenden Courieren, theils von andern Durchreisenden erfahren konnten. **Diocletian** schaffte 286 J. n. Chr. dies Amt ab, als ihm die Durchstechereien und Bedrückungen jener Beamten bewiesen wurden.

(Aurel. Victor in Comment. ad vitam Dioclet. cap. I.).

2. **Agentes in rebus** (nämlich veredariis), eine später errichtete Behörde von einsichtsvollen, dienstkundigen Männern. Einer von ihnen war stets um die Person des Kaisers, damit er in dringenden Fällen sogleich in die Provinz abreisen konnte. Dies geschah oft so eilig, daß der Imperator die Reisepässe selbst ausfertigte. Jede unverschuldete Versäumniß auf der Reise mußte überzeugend bewiesen werden.

   Diese Agentes waren die Vornehmsten im Cursdienste und die eigentlichen (speciellen) Kabinets-Couriere des Monarchen und Generalstabes. Außer diesem Beruf hatten sie unterweges genau Acht, daß die Reisenden die Vorschriften der Diplomen (Freipässe) nicht überschritten, nicht mehrere Pferde nahmen, und von der Heerstraße abwichen.

(Codex Theod. etc. etc. lex V).

---

x) Chef der Leibgarde, der Erste nach dem Kaiser, dessen Hausminister und Oberhaupt sämmtlicher Militair- und Civil-Behörden, also der Wichtigste im Staat.

3. **Principes Agentium in rebus**, unsern Post-Inspectoren fast gleich. Sie hatten die besondre Aufsicht über die Stallmeister (Stratores) und Stationsverwalter, besichtigten und prüften den Zustand der Stationshäuser und erstatteten der Behörde den Bericht über das Befundene. Sie bereiseten täglich 5, oft 8 Stationen, um auf der Stelle wahrzunehmen, wenn sich etwas gegen das Gemeinwohl und den Staatsdienst ereignete. Zu ihrer Pflicht gehörte auch, die Wege bahnen zu lassen, um das Truppenmarschiren zu erleichtern und zu befördern, wodurch freilich die Männer bei Feindes Nähe dessen Angriffe ausgesetzt wurden. Ein solches gefahr- und mühevolles Amt und das in sie gesetzte Vertrauen erwarben diesen Principes eine hohe Achtung und knüpften sie mittelst dieses Verständnisses an die Person des Statthalters und an das Ministerium, das ihnen oft eine hohe Staatswürde z. B. die eines Proconsuls 2c. 2c. zuerkannte.

(Codex etc. etc. de Principibus agentium in rebus).

4. **Judices curiosi**, auch **Curagendarii**. Von den Kaisern im ersten Jahrhundert waren 2 dieser Directoren bestellt, in der Folge nur Einer, der außer der Aufsicht auf die Curs- und Kaiserstraßen und die Beamten, alle Vorfälle überall zu erspähen, zu beobachten und davon zu berichten hatte, daher wohl das Gesetz de Curiosis seinen Namen führen mag.

5. **Angari**, beschäftigt mit dem Courier-Curse, der Beaufsichtigung beim Ausbessern der Wege, dem Fahren und dem Entdecken eines strafbaren Abweichens von dem Curswege über 500 Schritte entfernt.

(Codex lex XXI. (Note) und lex XXV).

6. **Mancipes**, Beamten über das Fuhrwesen. Sie wurden vom Präfectus Prätorio auf 5 Jahr erwählt und nachher mit einem Ehrentitel entlassen. Sie mußten aufmerken, daß den Packpferden (Agminales) und Wagen nicht über die gesetzliche Last aufgebürdet wurde. (In einigen Lexicis steht: Mancipes, Pächter der Staats-Einkünfte).

(Codex, leges XXXVI et XLII. — de Perez praelect. in Codice. — Justin. Tit. LI. §. 7).

7. **Stratores**, (Stallmeister), welche auf die Pferde, Wagen und das Geschirr die besondre Aufsicht führten und die aus

den Provinzen in die Cursställe gelieferten Ergänzungs-Pferde besichtigten und abschätzten; zum Lohn erhielten sie vom Abliefernden 1 römischen Denar (4 ggr.) für jedes diensttaugliche Pferd.

(Codex, lex unica de Stratoribus).

8. **Veredarius** (statt Vehe-rhedarius), **Stator** auch **Cursor publicus**. Eilbote, Cursreiter (hier der Verständlichkeit wegen: Courier genannt). Er durfte nie ohne einen vorreitenden Begleiter oder Wegweiser Catabulensis (s. folg. 9.) reisen, die Begleiterpferde hießen ebenfalls Agminales. Wog das Couriergepäck, Felleisen ꝛc. über 30 Pfd., so wurde ein zweispänniger Wagen genommen, und der Courier, der Begleiter und die Habe mußten gefahren werden.

Die reisenden Couriere aßen unterweges auf dem Pferde und im Wagen, sie durften ohne dringende Noth nicht absteigen, erhielten bei ihrer Ankunft auf den Stationen jederzeit bereit stehende Pferde (Vereden) und mußten die kaiserlichen Handbriefe und Staatsschreiben persönlich an die Empfänger abgeben. Diese Männer wurden oft nach den Umständen näher befragt; zur Auszeichnung trugen sie Federn auf dem Hute.

Da ihr Amt zur Klasse der Unterbedienten gehörte, so kann man sie nicht zu dem Stande unsrer heutigen Couriere — oft wichtige und bedeutende Staatsbeamten, Majors, Gesandtschaftsräthe und Secretäre, Hauptmänner ꝛc. ꝛc., wie die Agentes in rebus der Kaiser — rechnen. Zwar heißen in Frankreich, Spanien ꝛc. die Postbegleiter (Conducteurs und Schirrmeister) ebenfalls Couriere, aber sie sind nicht das, was die Römer darunter verstanden.

(Codex, de cursu publ. lex XLVIII. — Glossarium lat. Ms. Reg. cod. pag. 1013. — Le Quien de Neufville pag. 47).

9. **Catabulenses**, Wagenführer, Kutscher, Fuhr- und Reitknechte. Sie führten eine Peitsche, ritten den Cursreitern (Courieren) vor, beluden die Curswagen und packten sie ab, fuhren die Wagen mit den kaiserlichen Staatskleidern, den Staatskassen-Geldern und dem Hofgepäck bis zur folgenden Station, und lieferten die Fracht an den dortigen Stationsverwalter ab, der das Mitgebrachte, dem Frachtzettel gemäß, weiter besorgte. Diese Gattung Dienstleute hatte in Hinsicht

der Amtsverrichtung einige, wenn gleich entfernte Aehnlichkeit mit den Postillons in Deutschland.

(Codex etc. Paratitlon et leges).

10. **Hippocomi**, Pferdewärter, Stallknechte, zum Füttern und Warten der Thiere, und

11. **Muliones**, Maulthiertreiber.

(leges X, XXXIV. et XXXVII).

12. **Mulo-Medicus**, ein Thierarzt, Kurschmidt, mußte in jedem Stationsorte seyn; er beschlug die Pferde und Maulthiere, und gab dem erkrankten Vieh Arznei ein. Er durfte keine Belohnung von den Reisenden nehmen, denn er wurde für alle ihm zukommende Geschäfte besoldet, alles Zug- und Lastvieh auf jedem Curse gehörte dem Staat in der Person des Imperators.

(Codex, Paratitlon — Marc. Aurel. Cassiodorus lib. III. epist. X. et lib. IV. ep. XLVII).

---

e) Diploma und Evectio.y)

Beide Benennungen sind gleichbedeutend, denn seit **Constantin** d. Gr. wurden die Diplomata Evectiones genannt, vom Zeitworte eveho, evehi, evectum etc. Wagen und Pferde verschaffen, im passivo: sich fahren lassen.

Das Diplom oder die Evectio (Erlaubnißschein, Freifuhrschein?), den cursum publicum und die Marschall- oder Curspferde zu benutzen, ertheilten nur der Kaiser und — mit dessen Bewilligung — der Präfectus Prätorio und der Stadt-Präfect (Gouverneur) in Rom, Beide jedoch nur in Staats-Angelegen-

y) Beide unübersetzbar und unsern heutigen Courier-, Vorspann- und Postfrei-Pässen, dem Wesen nach, nicht entsprechend. **Quint. Aurel. Symmachus** (Präfect zu Rom im 4ten Jahrhundert) erklärt sie durch Erlaubnißschein, Andere und die **Lexica** durch: Freies Fahren mit der Post — denn Posten und Cursus publicus ist den Verfassern gleichbezeichnend, ich habe hier, um etwas zu verdeutlichen, Paß und Schein gesagt. Die Diplome, von welchen **Cicero** in seinen Briefen an **Balbus** spricht, waren nicht diese Pässe — denn damals bestand noch kein Cursus publicus — sondern Bestallungen, Amts- und Ehrenpatente, wie noch jetzt z. B. Adels-Diplom 2c. 2c.

heiten den Prätorianischen Präfecten und denen, die ein hohes Civil- oder Militär-Amt verwaltet hatten, auch zu Fuhren mit den an die Hauptstaatskasse abzuliefernden Geldern und zu Mondirungsfuhren. Jeder Schein oder Paß mußte, vor dem Gebrauch, von den Directoren des Curses gelesen und mitunterschrieben worden seyn.

Diese Diplomata, oder Evectiones waren zweifach.

Die erste Gattung war die gewöhnliche, in welcher zwar die Dauer ihrer Gültigkeit nicht genau, aber die Oerter benannt waren, wo ein zweitägiges Stilllager gehalten, was für Speisen und Getränke gereicht werden sollten und die Zeit angegeben war, in welcher die Reise vollendet werden konnte. In der Regel wurden nur 2 Veréden (Curspferde) bewilliget, nahm der Reisende ein drittes als Beipferd (Parhippus), so mußte aus dem Passe die Eile und Nothwendigkeit erweislich seyn. Fehlte einem Reisenden oder Couriere der Paß, so wurden Beide verhaftet und die Pferde versagt z).

Die zweite Gattung hieß extraordinäres Diploma. Es wurde nur den Gesandten und den nach Hofe Berufenen ertheilt, und enthielt zugleich die Anweisung, dem Reisenden Lebensmittel, Gespann und Viehfutter für kaiserliche Rechnung zu liefern. Das Beispiel eines solchen Reise-Diploms ist noch vorhanden a) und lautet:

„..........Kaiser, allen Unsern Befehlshabern jedes Orts.
„Wir thun kund, daß Wir den.......als Unsern Gesandten
„nach........abgeschickt haben. Darum befehlen Wir Euch durch
„Gegenwärtiges, daß Ihr demselben (Zahl) Pferde und soviel
„Lebensmittel liefert, wie derselbe nöthig hat, nämlich:........
„gewöhnliche (Veredi) und.........Hülfspferde (Parhippi),....
„Brod.....Maaß Wein,......Bier,......Pfund Speck,.......
„Fleisch, ... Schweine, ... Spanferkel, ... Hammel, ...
Läm-

z) Pertinax, nachmals Kaiser, übertrat jene Vorschrift auf seiner Reise in die ihm vom Marc Aurel zugetheilte Statthalterschaft, er wurde vom Statthalter in Syrien verhaftet, und mußte zur Strafe die Weiterreise von Antiochien bis zum Bestimmungsort zu Fuß vollenden. (Jul. Capitolinus in vita Pertinacis).

a) Hieronymus Bignonius, Commentar. ad Marculfum in Baluzii capitularibus. Dieser Jerome Bignon war Staatsrath, General-Advokat beim Parlement und Director der königl. Bibliothek unter Ludwig XIII. mit dem Bignon erzogen wurde, geboren 1590, starb im April 1656.

„Lämmer, ... junge Gänse, ... Fasanen, ... junge Hühner, ...
„Oel, ... Pöckelsalz (Salzbrühe), ... Honig, ... Essig, ...
„Kümmel, ... Pfeffer, ... Gewürznägelein, ... Zimmt, ... Ma-
„stixkörner, ... Dattelpflaumen, ... Pistazien, ... Mandeln, ...
„Wachs, ..., Salz, ... Heu, ... Hafer, ... Stroh. Sorgt
„dafür, daß alle diese Dinge hinreichend, vollständig, ohne Säu-
„men und zusammen geliefert werden."

In jedem Passe standen die Beschränkungen genau bemerkt, z. B. daß jeder Reisende täglich nur 5, in späterer Zeit nur 6 Verēden (Curspferde) und eine Verēda (Wagen) erhalten solle, der Präfectus Prätorio außer den Pferden nur 2 Angarien (jede zu 2 Paar angeschirrte Zugochsen) ein Director, Judex curiosi, nur 2 Verēden — ein Vikar 30 Esel oder 10 Pferde — ein Oberer (Comes) 4 Pferde und 1 Beipferd — ein Kriegs-Oberster, Tribunus militum, drei — ein kaiserlicher Hofbeamte und ein Geschäftsträger 2 Pferde. Die Vikarien erhielten vom Monarchen jährlich 10 auch 12, die Präsidenten 2 solcher Pässe zu Dienstreisen.

Es war straffällig, die im Diplom bewilligte Anzahl Pferde zu überschreiten — einen schon gebrauchten Paß nochmals zu benutzen — die Zug- und Lastthiere zu überlasten — die Curspferde einem Privatfuhrwerke vorzuspannen — über 500 Schritte von der Heerstraße abzuweichen — das Vieh mit Knitteln (nur mit einer Ruthe oder Peitsche) anzutreiben — und ein erlangtes Diplom zu verkaufen.

(Guido Pancirolus, Comment. in notitia Imperator. lib. I. cap. 6. — Codex Theodos. Tom. II. Tit. V. Paratitlon. — Le Quien de Neufville etc. etc. pag. 28. — v. Beust Post-Regal Th. 1. Abschn. IV. S. 254. u. f).

Nachtrag.

Im Vorstehenden — nach den Gegenständen geordnet — ist alles zusammengestellt und vorgetragen worden, was Stückweise in vielen Schriften alter und neuer Zeit über den Cursum publicum der Römer gesagt, gedacht, gemuthmaßt, auch Vieles oberflächlich und unbestimmt erzählt worden ist.

Es schien mir Pflicht zu seyn, diesen berühmten Cursum publicum in allen seinen Theilen ausführlich und gründlich

zu erörtern, um eine Vergleichung der vielen benannten Gegenstände, der Verschiedenheit und übergroßen Anzahl z. B. der Wagen und Beamten auf einem römischen Curse, mit den wenigen Erfordernissen zum Betrieb unsers heutigen Postwesens anzustellen, und daraus das Irrige des allgemeinen Glaubens zu erkennen, als ob jener Cursus unsern Post-Anstalten gleich, oder doch ähnlich gewesen sey, folglich derselbe das Postwesen der Römer genannt werden müsse.

Dies widerlegt zugleich eine andre Meinung und Schlußfolge, daß nämlich jene Anstalt der Römer und das heutige Couriersenden ein und dasselbe sey.

Es scheint wohl Vielen unbekannt zu seyn, daß das Befördern der jetzigen Couriere [b] nur eine Nebensache des Postwesens ist, und demselben bloß darum zugetheilt wurde, weil stets Postpferde zu haben sind und deßhalb kein Aufenthalt eintreten kann; daraus folgt aber nicht, daß diese unwichtige kleine Geschäfts-Zugabe auch für das Ganze oder die Postanstalt überhaupt genommen werden müsse, so wenig man, meines Bedünkens, unter Pendel oder Feder eine Uhr verstehen würde.

Auch der Umstand, daß die römische Einrichtung nur allein für den Kaiser vorhanden war und nur von ihm unterhalten wurde, — unsre Posten aber von ihrem Ursprunge an zum Gebrauch und Nutzen aller Unterthanen bestimmt sind und von deren Beiträgen durch das Porto unterhalten werden, hebt das Passende der Gleichstellung auf.

5.

Rom vormals und jetzt,

Postanstalten in Italien.

Noch steht sie zwar die alte Roma seit drittehalb tausend Jahren auf ihrem Grund und Boden, aber was vormals in und mit ihr bestand, besteht nicht mehr in seiner Pracht und Macht, als ihre Beherrscher und wer sich Römer nannte, kraft der Tak-

---

b) Stets Männer von Rang und hohem Stande, die römischen dagegen waren besoldete Beamten der niedern Klasse, fast unsern Postillonen gleich.

tik und Waffen, unbewachte Völker überfielen, unter schalen, nichtswürdigen Vorwänden und erdichteter Erleidung von Beleidigungen bekriegten, plünderten und unterjochten.

Von dieser Roma aus gingen ja Bündnißbrüche, freche Insolenz und Uebermuth, Gewalt und Treulosigkeit, Sünden und Missethaten aller Art, um mächtige Monarchieen zu vernichten, die Ruhe, den Frieden und das Bestehen glücklicher Völker zu zerstören und somit der allgewaltigen Weltstadt die Macht, den Glanz und Reichthum zu erringen. Ganz so, wie das längst verschollne Directorium in der Capitale du monde, nach ihm der nun entschlafene Universal-Monarch aus Korsika und überhaupt die große Nation bis 1814 ein Nachbild uns vor Augen stellten und alle Tugenden jenes verschwundnen Volks, bis zur Verzweiflung der Unterdrückten, versinnlichten.

Hochmuth und Selbstsucht befeuerten Roms (und die vorletzten drei Jahrzehende hindurch auch Frankreichs) Dichter, Redner und Historiker, in einem ewigen Prahlen die Tapferkeit c) und Kriegskunst ihrer Nation zu übertreiben und nirgend des edlen Heldenmuths der Besiegten und Unterworfnen im Kampfe für ihr Recht und ihre Freiheit, mit Lob und Anerkennung zu gedenken.

Es ist ein Jammer, soviel Aufhebens von der Geisteshoheit und dem Seelen-Adel jenes untergegangenen hartsinnigen Volks zu hören und zu lesen, dem jede Eltern- und Kindesliebe fremd war, wo ein Vater zusehen konnte, wie auf seinen Befehl, seine flehenden Söhne gestäupt und enthauptet wurden. Möge immerhin ein solcher Gräuel des gefühllosen wilden Republikaners von unsern Kathedern herab beschattet werden; finden doch die Mordscenen und Verbrechen Marats, Dantons und aller Schrecklichen, Vertheidiger. Die Hauptlust der ganzen Nation war nur auf Schaukämpfe zwischen Menschen und mit Raubthieren auf

---

c) Sie ward allerdings belebt durch die vom Livius auf 2 und 3 Seiten erlogenen Reden der Feldherren vor dem Beginn einer Schlacht, oder eines Sturms, geschmückt mit schönen Phrasen und zierlichem Schimpfen auf die Feinde, besonders wenn es mißlich aussah. Zudem erwäge man, welche ungeheure Lungen der deklamirende Feldherr besitzen mußte, wenn sein stattlicher Sermon von den 3 Treffen des Heers — oft über 1 Meile ausgedehnt — hätte vernommen werden sollen. Die Lüge liegt am Tage, in den Gymnasien aber werden solche Reden, als wirklich hergesagt, noch weitläuftig erläutert, Styl und Klang gar hoch gepriesen und gelten überall für baare Münze.

Leben und Tod gerichtet, denn auch Frauen, selbst hohen Standes, sogar zarte Jungfrauen und Vestalinen, diese keusche Heiligen, betrachteten von ihren Sperrsitzen hinab, mit Entzücken die kräftigen **nackten** Ringer und Gladiatoren, und konnten sich nicht satt sehen an der Wuth und dem Zerfleischen der Streiter und ergrimmten Bestien und an den Todeszuckungen der Gefallenen.

Und was ist es denn überhaupt Großes mit der so gepriesenen sittlichen Hoheit der alten Römer und ihrer Tugend, für die sie nicht einmal ein eigenes Wort in ihrer Sprache hatten? Man übersetzt ihr Virtus durch Tapferkeit und Tugend, wenn gleich nach unserm Sinn und Deuten die beiden Begriffe himmelweit verschieden sind und bleiben. Sogar in der Religion der Römer sprachen sich Mordlust, Rache und Unzucht als **Volkssinn**[d]) aus, wenn man die von ihren Dichtern besungenen nichtswürdigen Streiche ihres liederlichen Ober-Götzen Jupiters und den Unfug, die Frevel und Schändlichkeiten des übrigen Götter-Gesindels erwägt, mit Ausnahme der tugendsamen Vesta, Ceres und Proserpina, von deren Lebenswandel freilich nicht viel bekannt geworden ist. Nicht 8 Edelthaten ihrer Unsterblichen bringt man aus den unsinnigen Erzählungen zusammen, welche der Schönheit in den Redensarten, besonders der **Erbauung** und Beherzigung wegen, von der für alles Irdische so empfänglichen Schuljugend schon in Tertia auswendig gelernt werden müssen.

Wie ist es jetzt in jener Stadt und in dem wunderschönen Italien?

---

d) Der Kern der Römertugend lag in dem Gebrauche, daß in jedem Triumph-Aufzuge alle Gefangene (gefesselt) bei ihrer Ankunft auf dem großen Markt aus der Prozession rechts ab nach dem unterirdischen scheußlichen Kerker Tullianum — so genannt von dem Erfinder und Erbauer, dem Könige **Servius Tullius**, 200 J. nach Roms Erbauung — abgeführt, und in demselben die Könige, Fürsten, Heerführer und Vornehmsten der überwundenen Feinde, sämmtlich mit Ruthen gepeitscht und nach dem Geißeln erwürgt, oder enthauptet, oder lebend und bluttriefend durch die Fallthüre in die brunnenartig gewölbte tiefe Grube gestürzt wurden, um in derselben langwährend jämmerlich zu sterben, darum, weil sie für Vaterland und Habe kämpften. Hatte ein Bote die vollzogenen Hinrichtungen dem im Kapitol wartenden Triumphator und ganzen Zuge gemeldet, dann erst ging der Marsch weiter in den Tempel **Jovis Capitolini**, um die Dankopfer und inbrünstigen Gebete des **hochherzigen frommen** Volks den Göttern darzubringen. (S. Chr. M. v. **Eilano** Abhandl. der röm. Alterthümer, Th. III. S. 706—725. — **Flav. Josephus** Krieg der Juden, B. 7. Kap. 5. §§. 4—6).

Die Blutschulden sind zwar schwer vergolten worden, eigene Verderbtheit und Drangsale haben das Herrliche und mit diesem auch jenes Volk vernichtet, Schutt bedeckt die Pracht- und Kunstwerke dieser Weltstadt. Dennoch ist sie, im Sinn und Wirken des Clerus, noch jetzt die Beherrscherin großer und mächtiger Staaten, denn ihr Oberhaupt regiert in den 4 Haupttheilen unsrer Erde auf andre Weise mit unerschütterlichen Grundsätzen, durch Bullen und Vorbehalte, durch geistliche Fürsten und heilige Legionen in Chorröcken und Kapuzen, und den furchtbaren Phalanx, die unsterbliche Jüngerschaft Ignazens von Loyola. Ein andres Volk und andre Sitten walten dort, eine andre Sprache und andres Leben, Faulheit, Vergiftungen und Meuchelmorde, selbst von Priesterhand e) verübt, überhaupt ein gräulicher Volkszustand, der in Justus Tomasius (Doctors Westphal in Rom) Spaziergang durch Kalabrien und Apulien (1828) und in den Memoires et Lettres de Paul Louis Courrier (de Méré, auch 1828) herzerhebend geschildert wird.

Wie jene Weltmacht und Herrlichkeit ist auch der Cursus publicus der Kaiser spurlos verschwunden, an seiner Statt sind die Postanstalten in der Lombardey die einzigen, welche zum Theil dem Bedürfniß zusagen, in den übrigen Staaten aber sind sie schlecht und unzureichend, kaum des Daseyns werth.

Woher auch Briefwechsel, Reisen und Postgüter — diese Quellen des Post-Ertrags und Veranlassung zum Errichten der Postanstalten — da mit dem Falle Venedigs, Genua's und Pisa's zugleich das rege Leben, die Kraft und Thätigkeit und mit ihnen der Einfluß und Wohlstand jener Städte sanken, welche in und nach den Kreuzzügen und zur Zeit der Entdeckung Amerika's mächtig den Handel lenkten und reich und gebietend das ganze Mittelmeer und die Levante ihr Eigenthum nannten.

Jetzt ist in diesem weithin gedehnten Italien, als festes Land 4611, und mit den Inseln 5801 Quadratmeilen enthaltend, das Postwesen gerade wegen der vielen kleinen Staaten zerstückelt und

---

e) Einer der größten Banditenhäupter in Kalabrien und den Abruzzen, war der Priester Ciro Annichiarico, der im Verhör freimüthig gestand, 70 Personen — darunter die ganze ihm verhaßte Familie Montelosi, bis auf einen sich Geretteten, — eigenhändig ermordet zu haben. Er ward 1819 hingerichtet. (Moden-Zeit. d. J. No. 42).

jeder Zahlungssatz abweichend. Zur Uebersicht im Allgemeinen möge das Nachfolgende gereichen f).

Eilwagen sind errichtet:

von Mailand über Udine, Treviso, Vicenza nach Triest und Wien, über Padua nach Venedig, und einer nach Bregenz,

= Mantua über Verona (6 deutsche Meilen) nach Roveredo — und Ferrara (16 d. M.),

= Venedig nach Treviso (hier in den Cours von Mailand) — nach Ferrara (20 d. M.) und Rom — und nach Triest (30 d. M.) über Treviso und Palma,

= Rom über Bologna nach Ferrara (21¾ d. M.) in die Straßen nach Mantua und Mailand, nach Venedig und Wien.

Post-Couriere oder Fahrposten Brocaccj, Postwagen)

von Mailand nach Verona (28 d. M.) und Mantua (25½ M.),

= Florenz nach Pisa (12 d. M.), 2-, 3- auch vierspännig, nach der Anzahl der Passagiere,

= Rom über Bologna nach Ferrara (21¾ M.) neben der Schnellpost — nach Terracina (21 M.), über Capua nach Neapel — und nach Aquapendente,

in Sardinien, Malle-Posten, gleich denen in Frankreich (Corrieri, Courierposten),

im Königreich Neapel sind Postwagen auf allen Haupt- Seitenstraßen für Reisende, Geld- und Paketsendungen,

in Sicilien dagegen sind weder fahrende, noch Extra-Posten, die bedeutendsten Städte liegen am Meer und unterhalten die Verbindung durch Schifffahrt.

Diligencen sind allgemein in Italien, theils landesherrlich, theils Privat-Fuhrwerke, Beide haben in der Regel eigene Stationen, und fahren stets einen bestimmten Weg. So bestehen Diligencen auf allen Routen in der Lombardey, auch auf den Seitenstraßen, ferner

von Bologna nach Modena — von Rom nach Neapel, Viterbo, Civita vecchia, Frosinone, Tivoli und Subiaco, und Terracina — von Fuligno nach Perugia,

---

f) Aus dem neuesten trefflichen Werke und geographischen Post-Handbuche; Der Reise-Secretär von Franz Raffelsperg, Official bei der k. k. Haupt-Direction der fahr. Posten in Wien, 1829 und 1830.

von Florenz Privatwagen nach Pisa, Livorno, Pistoja, Lucca, Perugia und Bologna,
= Neapel gehen vier Hauptstraßen, die apulische, kalabrische, die nach Rom und in die Abruzzen,
in Sardinien und den Herzogthümern sind nur Privat-Diligencen im Gange, wohin man will.

Extraposten sind nur im Lombardisch-Venetianischen wohlgeordnet, für 2 Pferde werden 6 fl. 2 Kr., Trinkgeld 1 Lire u. s. w. gezahlt. Im Kirchenstaat, in den Herzogthümern und im Königreich Neapel können die Extrapost-Reisenden fahren oder reiten. Die Zahlungssätze sind sich ziemlich gleich.

Stafetten werden ebenfalls abgesendet, man bezahlt für das Pferd und die Post (2 Meilen) in der Lombardey 1 fl. 32 Kr. — im Kirchenstaat 60 Bajocchi — in Toskana 7½ Paoli — in Sardinien 3 Fr. 50 Cent. — in Neapel 80 Grani — in den Herzogthümern 4 Paoli (17 gr. 8 pf.) auch 5 Lire (1 Thl. 7½ Gr.).

Dampfschiffe fahren auf dem Lago maggiore von Sesto Calende nach Magadino in der Schweiz — von Domaso nach Lecco und Como — auf dem Lago di Garda — als Wasserpost von Mantua nach Ponte San Maria Maddalena am linken Po-Ufer, (15 deutsche M.) — von Venedig nach Padua (8¾ d. M.) — nach Rovigo 7¼ d. M.) — nach Chiozza (3¾ d. M.) — nach Ponte S. M. Maddalena (9¼ d. M.) — nach Mestre oder Fusina (2 M.) — nach Ferrara und Ankona in 8 St. — Ponte Lago Scuro am Po vorbei, — nach Pavia in 40. St. — nach Triest in 10 St. — von Piombino nach Porto Ferrajo auf Elba — von Neapel nach Palermo in 26 St.

Paketboote, von Genua nach Sicilien und Neapel in 3—6 Tagen — nach Capraja (Insel) in 3 T. — nach Malta monatlich einmal in 13—15 T. — von Mailand nach Turbigo in 13 Stunden — nach Concesa in 12 St. — nach Pavia in 6 St. — von Mantua nach Ferrara in 25 St.

Die Ober-Aufsicht und Leitung der Postanstalten ist in jedem Staate Italiens einer eigenen Behörde anvertrauet. Die im Lombardisch-Venetianischen Königreich stehen unter der allgemeinen Hofkammer in Wien — die in Tos-

kana unter der General-Post-Intendanz in Florenz — im Königreich Neapel unter der General-Post-Direction in Neapel — in Sardinien unter der General-Direction in Turin — im Kirchenstaat unter der General-Intendanz in Rom. Die Herzogthümer haben ihre landesherrliche, unwichtige Post-Direction in ihrer Hauptstadt.

Die Briefe werden durch Reit- und Fahrposten in einem zweirädrigen Kabriolet (Sedia) befördert, das zwei Sitzplätze, den einen für den Postillon, den andern für einen Reisenden enthält. Die Postillone sind in der Regel flink und dienstfertig, aber unverschämt im Fordern, wie überhaupt der Italiener. Mit der Cambiatora, einem Postfuhrwerk für 2 Personen und stehenden Preis, fährt man nur langsam, kaum etwas schneller als im gemächlichen Schritt, auch nur bei Tage. Man zahlt 5¼ Lire (1 Thlr. 23¾ sgr. preuß.) für ein Zugpferd, oder ein gesatteltes Pferd zum Reiten. In Rom und andern großen Städten Italiens giebt es keine auf öffentlichen Plätzen bereit stehende Wagen.

Als Zugabe möge die Bemerkung folgen, daß die Postbeamten in Italien in der Gabe der Deutlichkeit und im freimüthigen geraden Sinn ihren Amtsgenossen in England und manchen andern Staaten keinesweges nachstehen. In Mailand z. B. wird viel deutsch gesprochen. Der bekannte verstorbene Seume, auf seiner Reise nach Syrakus, redete einen dortigen Postbeamten deutsch an. Dieser antwortete gemüthlich und unbefangen: „Jo „non sono un asino, per ruggire tedesco (ich bin nicht so ein „Esel, um deutsch zu brüllen). Es ist die Sprache ihres „Landesherrn," entgegnete Seume. Betroffen verstummte der Italiener.

Zweite Abtheilung.

Ueber

Posten

und

Haupt-Poststaaten.

Erster Abschnitt.

Ueber Posten.

§. 1.

Ueber die Benennung: Post.

Die meisten Schriftsteller, wenn sie von Posten reden, leiten das Wort und die Bedeutung: Post von dem lateinischen Positum und Posita, verkürzt in Postum und Posta, ab. Virgil g), am häufigsten aber Lucretius h), schreiben des Versmaaßes wegen: repostum, disposta und posta, was einen Standort hat, wie z. B. posita statio, zusammen gezogen poststatio, das Untergestell einer Säule ꝛc. ꝛc., woraus denn Poststation gebildet seyn soll.

Fast in allen Sprachen Europa's ist das Wort und der Begriff: Post in vielen Bedeutungen vorhanden, wie uns die Wörterbücher belehren. In Deutschland z. B. sagt man im militärischen Sinn: der Posten, die Post oder Schildwache, einen Posten behaupten ꝛc. — in amtlicher Beziehung: einen Posten (ein Amt) bekleiden ꝛc. ꝛc. — im Geldverkehr: eine Geldpost, Schuldpost ꝛc. ꝛc. — im gemeinen Leben: Postenträger, als Be=

g) Aeneide: lib. I. v. 26. stabat alta mente repostum etc. lib. VI. v. 24. subpostaque furto etc. etc.

h) de rerum natura, lib. I. v. 47 et 1057. — lib. III. v. 347. 871. 885 etc. etc.

zeichnung eines Klätschers. So beinahe mit einigen nämlichen Bedeutungen in Frankreich, Dänemark, Schweden, Polen, England 2c. 2c.

Die Frage bleibt beachtenswerth: Ob nicht eigenthümliche Dialecte die Verwandlung und den Namen hervorbrachten? Es scheint so, da in allen Sprachen Europa's das lateinische Wort: Posta oder Posita das Grundwort mit Veränderung der Endsilbe ist; denn diejenige Anstalt, welche man mit dem Ausdruck: Post bezeichnet, wird überall so benannt. Portugiesisch: a Posta — spanisch: la Posta — französisch: la Poste — englisch: Post — holländisch: de Post — italienisch: la Posta — schwédisch: Post — dänisch: Posten — polnisch und russisch: Poczta (Potschta).

Die gleiche Benennung in allen diesen Sprachen deutet auf einen gemeinsamen Ursprung, der höchst wahrscheinlich in Italien zu suchen und aus dem Lateinischen — der Grundsprache — entnommen worden ist, ohne daß darum die ersten Posten dort entstanden sind. Die oft sehr seltsamen Meinungen einiger Etymologen, z. B. die Ableitung von Potestas 2c. 2c. werden hier übergangen, weil sie nichts entscheiden.

Auch beim Postwesen wird das Wort: Post in mehrfacher Bedeutung genommen, und zwar

als die Anstalt selbst, z. B. fahrende, reitende, Kariol-, Boten-, Schnell-, Eil- 2c. 2c. Posten,

als den Ort, das Gebäude, worin die Annahme, Aushändigung der Briefe, Pakete 2c. und die Abfertigung der Posten geschieht, und

in Süddeutschland, dem Taxischen Postgebiet und in Frankreich wird die Wegelänge von einer Station zur andern durchgehends Post genannt, z. B. $\frac{1}{2}$ Post beträgt 1 Meile, une lieue, — 1 Post 2 Meilen, $1\frac{1}{4}$ Post $2\frac{1}{2}$ Meile u. s. f.

Vor 2- und 3 hundert Jahren war auch das von Post gebildete Zeitwort: Postiren sehr gebräuchlich, d. h. frische Pferde zur Weiterreise nehmen i). Auch in den neuern Zeiten

i) Daher lieset man in alten Geschichtsbüchern, z. B. vom römisch-deutschen Könige Ferdinand — nachmals Kaiser Ferdinand I., Bruder und Nachfolger Karl V. — er habe „selbst vielmals postirt", um den Passauer Vertrag (pacem religiosam) 1552 zum Stande zu bringen. (Cyprian Geschichte der Augsburgischen Confession. S. 227).

steht in manchen Verordnungen und in derselben Bedeutung: Postiren, z. B. in der Lippe-Detmoldschen Extrapost-Verordnung v. 29. Junius 1830. §. 2.

---

§. 2.

Wie und Wo entstanden die Posten?

Der Ursprung aller Sendungs-Anstalten — wenn man sie Posten nennen will — ist, meines Bedünkens, in wenigen Worten anzugeben:

er lag in dem Bedürfniß.

Aus dieser und keiner andern Ursache scheinen wohl alle Einrichtungen hervorgegangen zu seyn, die jedes Volk nach seiner Weise und Ansicht traf, ohne das Vorbild von einem Nachbar- oder entlegenen Staate zu kennen und zu nehmen.

Fast alle Meinungen von dem Erfinden oder Entstehen der Posten beruhen auf dem Umstande, daß Niemand deutlich erklärte, oder eigentlich wußte, was er unter Posten verstehe. Alle kommen indessen, ohne es wörtlich zu sagen, dahin überein, daß die Anstalten, welche Briefe durch bestimmte, d. h. eigends dazu bestellte Leute besorgen lassen, Posten gewesen sind und genannt werden müssen, ohne das Wesen, das Eigenthümliche der Verfassung, welche wir Posten heißen, weiter zu kennen. Aus dieser Unkunde entstand denn auch der Glaube, daß die Posten da oder dort erfunden und eingeführt worden sind. Die bedeutendsten Schriftsteller seit dem 16ten Jahrhundert setzen den Ursprung unsrer Posten in die Einführung der Taxisschen-(Reichs-)Posten, bestimmter gesagt, in die Einrichtung der Anstalt des Franz von Tassis im J. 1516, durch reitende Boten Briefe von Brüssel durch Deutschland nach Wien und Italien zu befördern. Reitende Boten — nicht Posten — wurden sie jedoch damals vom Gründer selbst und noch einige Zeit nachher so benannt, bis der Name: Post aus Frankreich sich auch nach und nach im benachbarten Deutschland einbürgerte.

Andre nennen Ludwig XI. von Frankreich, wegen der eingeführten Couriersendungen. — Viele den Imperator Augustus, wegen Errichtung des Cursus publicus. — die Meisten den Per-

ser-König Cyrus, ebenfalls wegen veranstalteter Couriersendungen, sämmtlich auf bestimmten Stationen, als Erfinder der sogenannten Posten. Daß aber auch Cyrus — als der Aelteste dieser Regenten — nicht der Erfinder des Courier- und Staatsbotensendens sey, wie Herodot und Diodor sagen, und deren Verehrer bis zur jetzigen Zeit ohne weiteres Forschen blindlings glauben und behaupten, sondern daß die Chinesen und Japaner Jahrtausende und Hunderte vor Cyrus dieselben Sendungen eingeführt hatten, ist in den Kap. 3 und 4., S. 21 und 23, und Kap. 7., S. 41 vorgetragen worden.

Diesen Behauptungen entgegen ergeben die bisher unbenutzten, im Archiv zu Königsberg in Preussen noch aufbewahrten Original-Schriften jener Zeit,

> daß die Posten, im eigentlichen Sinn des Worts und nach dem Wesen als: Sendungs-Anstalt für Jedermann, und wunderbar! schon den jetzigen Formen ähnlich,
>
> **im 13ten Jahrhundert und zwar im Jahr 1276 zuerst von Deutschen, namentlich von den Marianer- oder Deutschen Ordensrittern zu Marienburg in Westpreussen erfunden und eingeführt worden sind.**

freilich, wie alle neue Einrichtungen; als Stoff zur Ausbildung, die—wohl zu beachten,—noch jetzt keinesweges vollendet ist, sondern fort und fort fast in allen Gebieten Deutschlands weiter schreitet.

Der Beweis und die Angabe der Quellen stehen ausführlich in dem Kapitel 3. §. 4., Preussen.

Nach diesen Rittern erscheint im folgenden Jahrhundert auch England als Erfinder und Besitzer von Postanstalten. Denn in den Verordnungen Königs Eduard III. (1327—1377) wird der Posten gedacht, also 80—100 Jahr vor Ludwig XI., und Eduard IV. (1461—1483) legte Posthäuser d. h. Pferdewechsel, Post-Stationen, von 20 zu 20 englischen, oder von 4 zu 4 deutschen Meilen an (s. Kap. 13., England). Folglich 240 Jahr in Preussen, 170 Jahr in England und in einigen Staaten Deutschlands zur Zeit der Hansa, vor den Taxisschen Anstalten im J. 1516.

Durch diese begründete Angabe der wahren Ursprungszeit unsrer Posten — in der vollen Bedeutung des Worts

und Wesens — ist jener veraltete dreihundertjährige Glaube an die Schöpfungen der vermeintlichen Postanstalten durch Cyrus, August und Ludwig XI. und an die Erfindung des Franz von Taxis, aufgelöset, und

eine neue, durchaus beglaubigte richtige Erkenntniß von dem Entstehen und dem Anfange der Posten, bestimmt und festgestellt worden.

---

§. 3.

Was sind Posten?

Seit dem 16ten Jahrhundert wurden alle Arten des Brief-Ueberbringens, mit Einschluß der vor Jahrtausenden, mit der Benennung: Posten beehrt, weil man die Sendungsweise nicht anders zu bezeichnen wußte. Jeder verstand den Ausdruck und gebräuchlich gewordenen Namen, oder lernte ihn doch kennen. Eben darum ging und geht man noch jetzt so weit, von Ruf-, Schrei-, Feuer-, Schwalben-, Tauben- k), Ochsen-, Esel-, Hunde- l) ꝛc. ꝛc. Posten zu sprechen und zu schreiben, ohne an die verständlichen und richtigen Benennungen: Signale, Zeichen, oder Briefbringer zu denken, oder, beim Mangel eines alles umfassenden Worts, zu umschreiben. Man glaubt, durch das Wort: Post sey genug gethan, um sich — passend oder nicht — verständlich auszudrücken und die Sache entsprechend zu bezeichnen.

Viele sind der Meinung, daß eine Anstalt, welche Briefe durch besondre, bestimmte Personen befördern lasse und den Um-

---

k) Die Griechen benutzten abgerichtete Tauben zu Briefträgern, auch Anakreon (531 J. v. Chr.) besingt sie. Im Kreuzzuge 1171 hatten die Araber dergleichen, und Sultan Nureddin ward dadurch von den Bewegungen der Kreuzfahrer schnell unterrichtet. Die alten Vögelkenner kannten die Columba tabellaria besser, als die neuern Ornithologen, sie war ebenfalls in Deutschland unter dem Namen: Bancadette, auch Brieftaube berühmt und geschätzt. Diese fliegende Boten sind seit einigen Jahren bei wichtigen Speculationen, zum Ueberbringen der Börsen-Courszettel ꝛc. ꝛc. in England, Frankreich und Holland oft gebraucht worden. Eine der schnellsten flog von London nach Antwerpen (in gerader Linie 43 deutsche Meilen) in 5 ½ Stunden, eine Rivalin von Paris nach Amsterdam (59 deutsche Meilen) in 24 Stunden.

l) Benennungen nach dem vorgespannten Zugviehe, wie bei den Römern und noch jetzt in Spanien und Italien.

ständen angemessen, eingerichtet sey, das Wesen der Posten enthalte, folglich auch die Benennung: Post, führen müsse. Man kann hierauf einwenden: Kein Magistrat und Gutsbesitzer, auch keine Gerichtsbehörde ꝛc. ꝛc., welche bestimmte oder Amts-Boten zu Fuß, zu Pferde oder fahrend an festgesetzten Tagen und Stunden auf die nächste Postverwaltung senden, um Briefe, Gelder und Pakete hinzubringen, oder abzuholen, wird dies Besorgen im Ernst eine Post, und die Botenläufer, Reiter oder Kutscher Postillone benennen, was doch der Einrichtung, dem Zwecke, und dem Beobachten der Posttage und Poststunden nach, eher passend seyn würde. Niemand kann und wird dies Bringen und Holen als ein Postwesen anerkennen.

In einer andern Ansicht liegt die häufig ausgesprochene Meinung: daß unser Postwesen nichts weiter als die Ausbildung eines vormaligen ersten rohen Entwurfs sey, mithin seyen die Karavanen und andre Sendungsmittel in der Urzeit der Grundstoff aller Posten. Es ist doch eine mißliche Sache mit dem Gleichstellen, was dem Aeußern nach ähnlich scheint, kann seinem innern Wesen nach verschieden seyn und unbekannte Umstände führen zu falschen Schlüssen. Dies ist der Fall mit dem Postwesen, das mit den Sendungs-Anstalten voriger Zeit nicht einmal die entfernteste Aehnlichkeit hat (s. folg. §.).

Beharrt man jedoch bei der Meinung, daß jede Anstalt zum Briefsenden, überhaupt Briefbestellungen, den Begriff einer Post in sich schließen: so folgt aus dieser Behauptung:

> daß das Postwesen schon im grauen uns unbekannten Alterthum vorhanden war, mithin Posten eines der ältesten Institute auf unsrer Erde sind.

Diesen Satz wird schwerlich Jemand als richtig einräumen, weil er die Versicherung aller Schriftsteller und Gläubigen widerlegt, daß Cyrus, Augustus, Ludwig XI. und Franz von Taxis — jeder auf andre Weise — die Erfinder des Postwesens gewesen sind.

Die von dem v. Beust im I. Band des Postregals, Abschn. I. u. II. vorgetragenen Meinungen vieler Schriftsteller über das Wesen unsrer Posten, enthalten den Beweis, daß die sämmtlichen Verfasser als Zuschauer und Beobachter den Gegenstand nicht in seinem Innern kannten und nur das sahen und sagten, was Jeder täglich sieht und sagt.

So viel im Allgemeinen.

Ich

Ich gehe nun über zur Beantwortung der Frage:

Was sind Posten in ihrem Zweck und Wesen?

Deutschland, das von allen Reichen das einzige ist, in welchem alle Arten von Posten vorhanden sind, entscheidet:

der Zweck des Postwesens ist, durch die Beförderung des Briefwechsels den Handel und Verkehr im Innern des Landes und mit auswärtigen Staaten zu erleichtern, Kenntnisse und Wissenschaften, mithin Kultur und Civilisation durch schriftliche Mittheilungen zu verbreiten, wohlfeil, schnell und sicher Nachrichten erhalten und geben zu können, und dem Betriebe der Staats- und Privat-Geschäfte, und jedem Einwohner nützlich zu seyn.

Die Postanstalten gehören folglich der gesammten Nation, allen Staaten, überhaupt Jedem an, und werden entsprechend und segensreich, wenn sie als Beförderungsmittel des Wohls der Unterthanen von der Staatsregierung begünstiget, und vervollkommnet werden, auch dem Bedürfniß der Bewohner angemessen eingerichtet sind.

Um aber jene Absichten und Forderungen zu erfüllen und das Ziel zu erreichen, gehören zum Wesen der Posten in seinen einzelnen Theilen:

eine festgesetzte Abgangs- und Ankunftszeit, um Ordnung im Geschäftsgange eines jeden Correspondenten zu sichern,

ein Wechseln der Menschen (Postillone) und Gespanne in bestimmten Oertern, Stationen genannt, um den Lauf und die Beförderung nicht zu verzögern, und zu hemmen,

geregelte vorgeschriebene Zahlungssätze,

eine vom Regenten angeordnete Geschäftsführung durch vereidete Beamten, — und

Vorschriften über die Pflichten der Postbeamten und die Obliegenheiten des Publikums gegen die Postanstalten.

Aus allen diesen ergiebt sich nun der umfassende Begriff im engern Sinn:

die Posten sind eine Staats-Anstalt für Jedermann zum Reisen und Versenden.

Wie die Ausführung geschieht, gehört zu den Postgeschäften und Einrichtungen, worüber dies Werk keine Nachricht und Be-

lehrung darbieten kann, darum nicht, weil jeder der vielen Poststaaten nach eigenen Ansichten und Methoden handelt, obgleich sie insgesammt jenes Ziel vor Augen haben und erreichen. Uebrigens sind die Grundsätze und Anweisungen für Reisende und Correspondenten in den herausgegebenen Postbüchern, sogenannten Postberichten und Notizen eines jeden Poststaats enthalten. Auch müssen diese Nachrichten aus dem Grunde wegbleiben, weil die Postanstalten (Post-Verwaltungen, Postcourse und Poststationen rc. rc.) einer steten Abänderung unterworfen sind, mithin schon beim Erscheinen des Buchs, die Anzeigen unzuverlässig und unrichtig seyn würden und seyn müssen.

---

§. 4.

Folgerung.

Die im vorigen Abschnitt gegebenen geschichtlichen Mittheilungen über die Briefsendungsarten in den vergangenen Jahrtausenden und die vorstehende Erläuterung von dem Wesen und der Bestimmung unsrer Posten, beweisen, daß in den Staaten der Vorzeit

a) nur reitende und Fuß-Boten die landesherrlichen Briefbestellungen besorgten. Der Cursus publicus der Römer, z. B. auf welchem die Reisenden und Eilboten fortgebracht wurden, war demnach weder eine fahrende, noch reitende, oder Extrapost. Boten und Reisende fuhren und ritten umsonst, auf des Monarchen Kosten,

b) daß die Sendboten nicht zu bestimmten Zeiten, sondern gelegentlich, bei Ereignissen rc. rc. abgeschickt wurden, und

c) sie nur allein zum Gebrauch des Regenten vorhanden und bestimmt waren, auch kein Unterthan öffentlich daran Theil nehmen durfte.

Diese Einrichtungen mit dem Postwesen im ganzen Europa — die Türkei ausgenommen, wo keins besteht — auch mit denen in Nord- und Mittel-Amerika verglichen, werden überzeugen, daß auch nicht Eine in der Vorzeit, sogar nicht einmal das Courier- oder Botensenden auf eine heutige Post-, Courier-, oder Stafetten-, Extrapost-, Fußbotenpost- und Vorspann-Anstalt paßt und jene ganz etwas anders waren. Eben darum, wenn

man die Begriffe nicht verwirren will, können die Sendungsarten früher Zeit keineswegs Posten genannt werden.

Wie denn? wird man fragen.

Meines Bedünkens: die Sache benennen, wie sie war und noch jetzt fast im ganzen Orient besteht, nämlich:

Eil- oder Staats-Boten der Perser, Hebräer, Griechen, Chinesen, Japaner ꝛc. ꝛc.

Von den Römern aber behält man das unübersetzbare, der damaligen Einrichtung nicht einmal anpassende Cursus publicus, oder: der römische Cursus bei, weil im Deutschen so wenig, wie, meines Wissens, in einer andern Sprache ein entsprechender, das Ganze umfassender Ausdruck vorhanden ist; denn selbst die Benennung: Couriere — die ich, der Verständlichkeit wegen, als Nothbehelf gebrauchte — würde in heutiger Bedeutung unrichtig seyn.

Gerade wie die deutschen Amtsbenennungen im Postwesen: Schaffner, Schirrmeister, Postwärter, Wagemeister, Posthalter ꝛc. ꝛc. wörtlich unübersetzbar in fremde Sprachen sind, und Amt und Name unkenntlich bleiben würden. Aus diesem Grunde haben auch die Franzosen (jedoch nach ihrer Mundart geformt) das Vaguemaitre und Posthalter aufgenommen, wie ihre Ordonnances seit 1807 beweisen, als sie mit den Postverfassungen in Deutschland bekannter geworden waren.

Zweiter Abschnitt.

Haupt=Post=Staaten.

Die Reiche, in welchen das Postwesen am meisten ausgebildet worden ist, sind Deutschland im Allgemeinen; und darin als Haupt=Postgebiete: Thurn und Taxis, Preussen, Sachsen, Hannover, Braunschweig, Oesterreich, Baiern, Würtemberg und Hessen=Kassel. Beschränkt aber die Reiche Spanien, Frankreich, England und die vereinigten Staaten in Nordamerika. Von jedem besonders.

Kapitel 1.

Deutschland.

Julianus Taboëtius (Taboué) Paradoxa Regum — Histoire de France par le père Gabriel Daniel. — Le Quien de Neufville de l'Origine des Postes. — Hassel allgem. europ. Staats= und Adreß=Handbuch 1816. — Straß Geschichte der Deutschen. — Menzel desgl. — C. G. Vischer allgem. geschichtl. Zeittafel rc. v. Beust Post=Regal. — v. Meyer u. v. Gundling Westphälische Friedens=Unterhandlungen. — Frisch Electa juris publici. — J. P. de Ludwig Opuscula miscella Tom I. lib. II. — Schmalz Handbuch des teutschen Staatsrechts. — Pütter Literatur des teutschen Staatsrechts. — Posselt desgl. — Häberlin desgl. — J. J. Moser desgl. und dessen kleine Schriften. — v. d. Birchden Bericht über das Reichs=Postwesen 1598—1610. — Würtembergische Deduction 1710. — Zeitschrift für das Postwesen 1820. — Zeitschriften alter und neuer Zeit. — Acten und Urkunden, Patente, Mandate, Bestallungen und diplomatische Handschriften.

Im Allgemeinen.

§. 1.

Einleitung.

Vor tausend und zwei und dreißig Jahren lagen Deutschlands nördliche Gebiete noch in Rohheit, im steten Kampfe mit

einander und im wilden Widerstreben gegen Gesetze und Christenthum.

Im Süden herrschte Karl der Große, zugleich über einen Theil Spaniens, über Frankreich, Hungarn, Ober- und Mittel-Italien durch Schwert und Gesetze, Statthalter, Beamten, ehrwürdige Bischöfe und Gottgeweihete, die sich beeiferten, durch das heilige Wort des Friedens die unruhigen unfreundlichen Gemüther zur Sittenbesserung zu führen. Mächtige Vasallen, wie Baierns Herzog Thassilo, die Fürsten in Oesterreich, Franken, Schwaben und Thüringen gehorchten nur gezwungen, ihre wachsenden Kräfte droheten, dem Oberhaupte Deutschlands einst furchtbar zu werden.

Um überall zu walten, die Völker zu regieren, die störrigen Vasallen, besonders in Italien, im Gehorsam zu halten, die stets rüstigen unbändigen Sachsen zu zügeln und die Unruhen gleich beim Ausbruch zu dämpfen, mußten seine Befehle an die Statthalter und Heerführer, und seine Schreiben mit der Einberufung zu den häufigen Raths-Versammlungen und Concilien, schleunig ergehen, und eben so die Nachrichten seiner Getreuen und die Berichte der Regierungen und Beamten schnell und ungehindert an den Kaiser gelangen.

Dies zu erreichen, benutzte, oder erneuerte vielmehr Karl eine Anstalt, welche Jahrhunderte vor ihm bei den Römern im Gebrauch gewesen war. Er ließ nämlich Courierstraßen von Deutschland — wo er vorzüglich verweilte — nach Italien, und durch Frankreich nach Spanien einrichten, wie bewährte Schriftsteller, Taboëtius, de Neufville, Daniel m) ꝛc. ꝛc. bezeugen:

„der ganze Tag ging fast hin mit Befehl ertheilen, Couriere „anzuhören und abzufertigen, mit den Ministern Unter„redungen (Vorträge) zu halten“ ꝛc. ꝛc. Ce fut en 807 que „l'Empereur Charlemagne après plusieurs conquestes esta„blit trois postes sur trois routes différentes et mesmes „aux depens de ses peuples. L'une après avoir subjugué „l'Italie, l'autre, après avoir reduit l'Allemagne, et la der„nière, après avoir sousmis une partie de l'Espagne“ etc. etc.

m) Taboëtius pag. 112. — le père Gabriel Daniel, Tome II. page 384. — de Neufville liv. II. page 63.

Eginhard n) sein Kabinets-Secretär und Schwiegersohn, gedenkt in vita Caroli Magni dieser Staatsboten nicht, wahrscheinlich, weil ihm dies Senden, als allgemein bekannt, nicht des Bemerkens im Herrscherleben wichtig scheinen mochte.

Diese Courier-Ritte waren zwar zum Theil dem römischen Cursus publicus gleich und ganz auf des Kaisers Kosten im Gange, aber die Unterthanen konnten auch ihre Sendschreiben für ein dem Courier gegebenes geringes Briefgeld mitschicken.

Mit Karls Tode sanken die Macht und Hoheit der folgenden Kaiser seines Stamms. Die Großen des Reichs sicherten und erweiterten nach Umständen ihre Landesgränzen auf Kosten ihrer schwachen Nachbarn und gründeten im voraus die Unabhängigkeit vom kaiserlichen Hofe und die Selbstständigkeit ihrer Nachkommen. So war es, als Heinrich und Otto die Ersten (919 und 936) die Regierung des deutschen Reichs übernahmen. Ihre Tugenden wirkten keinesweges auf den stolzen hochfahrenden Geist des Adels, dessen Vorbild wieder auf das gemeine Volk wirkte, das zudem von der unwissenden Clerisei im Druck und finstern Aberglauben festgehalten wurde.

---

n) Eigentlich Einard, Geheimschreiber und, als trefflicher Baumeister, Ober-Aufseher der kaiserlichen Häuser. Er ist der älteste deutsche Geschichtschreiber, wurde 25 Jahr nach Karls Tode (814), Benedictiner Mönch, bald nachher Abt des von ihm erbauten Klosters Seligenstadt und starb im Jahr 839. (Convers. Lexikon B. III. S. 351). Jöcher sagt im Gelehrten-Lexikon S. 851: im Jahr 843, also 4 Jahr später. — Einem zufälligen Gedanken Alcuins zufolge, wurden die Gelehrten am Karls Hofe mit einem andern Namen bezeichnet. Der Kaiser selbst hieß David, auch Salomo, Alcuin erhielt den Namen Flaccus (Horazens Zunahme), und Eginhard die beiden Benennungen: Beseleel — auf deutsch: Im Schatten oder Schutz Gottes, in der Bibel: Bezaleel (2. B. Mose, Kap. 35. v. 30, und Kap. 36), Name des Haupt-Baumeisters der Stiftshütte — wegen seiner Kenntnisse und Erfahrung in der Architectur, und als zweiten Namen: Calliopius, seines schönen Styls wegen. Mit diesen beigelegten Namen, nicht den wahren, unterschrieben diese und alle im Verein stehende gelehrte Männer auch ihre vertraulichen Briefe und literarischen Aufsätze. (Histor. Taschenb. von F. v. Raumer für 1832, S. 367 u. f.) — Jener Bundesstifter Alcuin war des Kaisers innigster Freund und Jugendlehrer, den ihm Offa, König der Mercier, (zu den sieben angelsächsischen Staaten in England gehörend), überlassen hatte. Alcuin erhielt die Abtei St. Martin von Tours und andre Pfründen, rieth auch dem Kaiser zur Errichtung der Universitäten in Paris und Pavia. Der Hochgeachtete starb 804, zehn Jahr vor seinem kaiserlichen Freunde.

§. 2.

Botenwesen. Ursprung und Ausbildung.

Da das Courierwesen den Kaisern viel kostete, nichts einbrachte und jeder hohe Theilnehmer kostenfrei war: so ließen die Monarchen höchstwahrscheinlich jene Anstalt nach und nach eingehen, denn sie sandten in dringenden Fällen entweder eigene Boten ab, oder schickten ihre Briefe, Mandate ꝛc. ꝛc. durch die Boten der Fürsten und Stände von Stadt zu Stadt weiter ins Reich. Auch bei Feldzügen, und wo der Kaiser einen Reichstag hielt, ließen jedesmal diejenigen Reichsstände, in deren Gebiet der Reichstag gehalten würde, oder der Regent das Hoflager verlegt hatte, die Botengänge auf ihre Kosten besorgen. So melden die Nachrichten vieler alten Geschichtschreiber, freilich nur nebenher mit wenigen Worten, als von einer gar nicht merkwürdigen Landessache, z. B.: „Briv- auch Bryff-Poten seyndt fürder gangen gen Augspurg" ꝛc. ꝛc. (Brief-Boten sind weiter gegangen nach Augsburg).

Die Kaiser konnten sich wenig um Handel und Gewerbe bekümmern, sie hatten vollauf zu thun, ihr Ansehn gegen die geheimen und offnen Angriffe der Großen ihres Reichs zu behaupten und die Mindermächtigen zu zügeln. Desto eifriger nahmen sich die Fürsten und Edlen der Handelsleute an, weil sie, außer dem Naturalien- und baaren Ertrag ihres Landes, das Kaufmannswesen als eine Fundgrube betrachteten, aus der auch ihnen billigerweise ein Theil zukommen müsse, den sie in der Regel selbst bestimmten, dafür, daß die Güterfrachten und reisenden Krämer — soweit sichs thun ließ — ungeplündert durch das Gebiet kommen konnten, was in der Rittersprache: ehrsames Geleit genannt wurde. Denn Bewaffnete, die auch angemessen bezahlt werden mußten, begleiteten den Wanderer oder die Fuhre, gerade wie in Arabien unter der Obhut eines überreichlich beschenkten Emirs und dessen Leute.

Andre Ritter und Edle, manche nur beschränkt auf ihre Felsenburgen, oder geringhaltige verschuldete Stammgüter, fanden es kürzer und einträglicher, auf eigene Hand das Raubsystem, die Selbsthülfe und das Faustrecht unverdrossen auszuüben. In dieser alten goldnen Zeit brachte Ein glücklicher Fang oft viel ein, denn das hochgesteigerte Lösegeld der im Burgverließ gefesselten Kaufleute, die durch Hunger, Einsamkeit und Finsterniß sehr

bald weichmüthig gemacht wurden, und der Gewinn aus dem Verkauf der geraubten Waaren — zu denen sich immer redliche Abnehmer fanden — füllten die leeren Truhen und Seckel, und reichten hin, die Kosten für die Zechgelage zu decken, die Töchter mit einem Brautschatz auszustatten, auch die Raufereien und jeden Unfug mit Anstand auszuführen. Die Moralität eines solchen Junkers, der sich auf seinem Bergneste sonnte, wich freilich von den Grundregeln des heutigen Landrechts ab.

Zu diesem Anlockenden gehörte, daß im frühen Mittelalter fast gar keine Brücken und Landstraßen vorhanden waren, die besten standen weit unter den schlechtesten in jetziger Zeit. Die ungeheuren Moräste, die großen dicht verwachsenen Urwälder — in welchen Wölfe, mißmüthige Bären, muthwillige Auerochsen und streitbare Eber sich zu fröhlichen Gefährten aufdrangen — machten das Reisen Einzelner lebensgefährlich. Herbergen unterwegs gab es nirgend, weil keine Reisenden kamen, und wo diese fehlen, bekanntlich auch kein Gastwirth leben kann. Eine Reise aus Schwaben nach Stolpe in Hinterpommern war fast unmöglich, den Unternehmer würde man für einen Abentheurer gehalten haben. Zu den großen Festen, Volksversammlungen und Gerichten fuhren daher im Geleit eines Mächtigen, oder unter dem Schutze des ganzen Volks, die Handelsleute, als freie Leute und wohl bewaffnet, mit ihren Waaren auf der Heerstraße. Diese Wanderungen vertraten gewissermaßen zugleich die Stelle der heutigen Posten, denn die Kaufleute übernahmen Aufträge und brachten münd- und schriftliche Kunde, auch Geld und Päkete an die entfernten Freunde und Bekannten hin und zurück. (G. F. Sartorius urkundliche Geschichte der Hansa. 1830).

Dennoch erhoben sich mitten in dem Gewirre, besonders in den Zeiten der Kreuzzüge, Venedig, Genua und Pisa, und gaben den Städten des nachbarlichen Deutschlands durch Gewerbfleiß und Verkehr ein Beispiel, empor zu kommen und durch einen festen Verein zum Gelingen beizutragen. Deutschlands Kaufleute gewahrten dies. Ihr Unternehmen ward von den Landesherren — die stets Geld brauchten und ihre Nahrungsquelle in dem Wohlstande der Bürger fanden — kräftigst unterstützt und begünstigt. Diese dagegen benutzten mit schlauem Kaufmannsgeiste die Macht und den Schutz der Gebietenden, sich ohne Aufhebens und im Stillen einen gewinnreichen Erwerb zu schaffen, die Städte und Zünfte schlossen Vereine mit den in-

und ausländischen Genossen, gelobten und leisteten gegenseitigen Beistand. Diese Vereine waren die Vorgänger des so berühmt gewordenen Gilde-Vereins oder Hansabundes. Es leuchtet ein, daß solche Unterhandlungen ohne Brief- und Botensendungen nicht geführt werden konnten.

Dreihundert Jahr nach Otto dem Großen bestieg 1273 Rudolf von Habsburg den Kaiserthron, einmüthig gewählt von allen Fürsten, ausgerüstet mit Muth und Weisheit, Kraft und Würde. Er, der Besieger und Unterdrücker der Wegelagerer und Raubritter und Stifter des Landfriedens, beförderte die Wissenschaften und schützte die Gelehrten in der Verbreitung der Kenntnisse und in der Bildung seines Volks. Sprachen-, Erd- und Geschichtskunde fanden überall Aufnahme, besonders am kaiserlichen Hofe, bei den Hohen des Reichs, den Vornehmen und Begüterten, und beförderten im raschen Fortschreiten das Gedeihen und Verbreiten der Geistes-Cultur.

Nun erst wurde es Vielen durch Ansicht, Prüfung und Erfahrung klar, welchen gewichtigen Einfluß Sprachkenntniß und Wissenschaften überhaupt, Handel und städtisches Gewerbe auf den Wachsthum und Wohlstand eines Volkes ausüben.

Gerade in diese Zeit fällt zugleich das Entstehen eines allgemeinen förmlichen Botenwesens in Deutschland, herbeigeführt durch die Nothwendigkeit des Briefwechsels theils der Städte unter sich, theils der Zünfte und Gilden mit denen im In- und Auslande, theils der Einwohner mit den entfernten Befreundeten. Jedoch findet sich weder von dem erneuerten Fortbestehen, noch von dem Aufhören jener Courier-Anstalten Karls des Großen in irgend einem Werke eine Spur und Andeutung, sie müssen folglich nicht mehr im Gange gewesen seyn, wie schon bemerkt worden ist.

Einige und dreißig Jahr vor Rudolfs Erhebung hatte sich jedoch im Norden Deutschlands schon eine Art geregelter Botengänge zur Zeit der Stiftung der Hansa, 1241 o) gebildet, beson-

o) S. Convers. Lexikon B. IV. S. 568 Hansa. Dagegen sagt G. F. Sartorius in seinem Werke: Der Anfang des eigentlichen Städtebundes — deutsche Hansa genannt — ist nicht vor dem J. 1310 zu setzen. Der Anlaß und die Benennung sind von den Waaren-Niederlagen der deutschen Kaufleute im Auslande entstanden, also die Begründung

ders als 6 Jahr nachher Braunschweig, bald nachher auch Bremen, dem Verein der damals mächtigen Reichs- und Handelstädte Hamburg und Lübeck beitraten, zum gegenseitigen Schutz und Beistand gegen die Raubritter in Deutschland und gegen die Seeräuber auf der Ost- und Nordsee.

Die in wenigen Jahren dem Bündniß sich zugesellten vielen Städte in Deutschland, Holland, Preussen, Polen, Liefland, sogar in Schweden und Norwegen, mußten sich die Ereignisse und die zu nehmenden Maßregeln schleunig durch öftern Briefwechsel mittheilen, der, oft höchst wichtigen Inhalts, nur durch bestimmte, des Weges kundige, und den Brief-Empfängern bekannte zuverlässige Leute befördert werden konnte.

So ließen Bedrängniß, Vortheil und Bedürfniß, wie im Alterthum und überall und immer, in Staats- und bürgerlichen Vereinen eine Einrichtung entstehen, die nachher zu einer dauernden Anstalt gedieh, sich mehr und mehr ausdehnte, fester gegründet und durch Regeln verbessert wurde.

Denselben Gang schritt auch das Deutsche Botenwesen, besonders als der Handel sich weithin über die Meere erstreckte, der Hansabund große Flotten zum Schutze seiner Handelsschiffe unterhielt, den Kampf zur See gegen das furchtbare Dänemark und Schweden siegreich ausführte und als Alleinherrscher im Handel auftrat.

Die ältesten Urkunden und andre Schriften aus jener Zeit über den Anfang und die Verfassung dieser ganz eigentlich in Norddeutschland entstandenen und unterhaltenen Boten-Anstalten sind zwar entweder verloren gegangen, oder liegen in mancher Städtischen Schriftensammlung verborgen; indessen gewähren dennoch einigen Ersatz die in verschiedenen Post- und Stadt-Archiven aufbewahrten Urkunden und spätern Nachrichten, und die schriftlichen Hinweisungen auf vorhergegangene Ereignisse und Einrichtungen.

Sie sagen im Wesentlichen:

---

des Bundes, der Einigkeit und des Zusammenhanges von jenen Niederlagen ausgegangen. Aus diesem ist denn wieder die allmählige Vergrößerung einzelner Bündnisse zwischen den verschiedenen Städten die Einleitung zu jener nachherigen Einigkeit aller Städte geworden.

Hamburg, das überreiche, starke Hamburg, Deutschlands erste See- und Handelsstadt, war es, von wo der Briefwechsel nach allen Richtungen an die Verbündeten ausging, in der alle Speculationen geprüft und geleitet wurden, wohin folglich alle Reichthümer und Frachtgüter zur weitern Vertheilung gingen. Hier war der Haupt-Vereinigungs- und Ausgangspunkt alles kaufmännischen Verkehrs und Briefwechsels, und zu dessen Beförderung die Haupt-Boten-Anstalt. In Lübeck, der zweiten mächtigen Hansestadt — jedoch im Range die erste des gewaltigen Bundes — war die Versammlung der Häupter und Vorsteher des Vereins, die sogar in gerichtlichen und peinlichen Sachen als höchster Richter entschied, auf Todesstrafe erkannte und sie vollziehen ließ. Von den Aussprüchen, selbst von einem Bluturtheil dieses kaufmännischen Gerichts, fand keine Appellation Statt. (Vergl. Convers. Lexikon: Hansa).

Aber auch andre wichtige Handelsstädte ahmten dem Vorbild Hamburgs nach, indem sie gleichartige Botengänge nach den mit ihnen verbündeten nahen und entfernten Handelsörtern anlegten und unterhielten. Die bekanntesten, in gedruckten und handschriftlichen Nachrichten aufgeführten

Haupt-Botencourse

(in den Urschriften: Botenzüge genannt) und als Postrouten betrachtet, waren seit dem Anfange des vierzehnten und bis zur Mitte des siebzehnten Jahrhunderts:

von Hamburg über Lübeck, Rostock, Stettin, Danzig und Königsberg nach Riga, mit diesem in genauer Verbindung die Botenposten von Hamburg über Bremen nach Amsterdam und über Celle und Braunschweig nach Nürnberg,

von Nürnberg — dem Stapelplatz zwischen Hamburg und Italien — nach Wien, Leipzig, Breslau, Salzburg, Stuttgard ꝛc. ꝛc.

von Cöln — als Hansabundes-Stadt für die Rheinschifffrachten und als Stapelort zwischen Amsterdam, der Schweiz und dem südwestlichen Deutschland — die Boten nach Holland, Aachen, Augsburg, Nürnberg ꝛc. ꝛc.

Zur vollständigen Kenntniß der Verfassung dieser großen, weit ausgedehnten Anstalten mögen die beiden zuerst Entstandenen dieser Course, von Hamburg nach Riga und Amsterdam, zum Beispiel dienen.

Als der Briefwechsel bedeutend wurde, von den vielen zum Briefbestellen angenommenen Leuten Versäumnisse, Brief-Verluste und Verwirrungen begangen wurden, und man eine feststehende Einrichtung wünschte, übernahmen — nach getroffener Verabredung — ein seit vielen Jahren des Weges und Geschäfts kundiger Hamburger Einwohner (sein Name ist nirgend benannt) und seine Nachfolger, die Briefe über Lübeck, Wismar, Rostock, Demmin und Anklam bis Stettin zu bringen, wo der aus Danzig angekommene Stadtbote ihm die aus Preussen, Kur-, Lief- und Rußland mitgebrachten Briefe überlieferte, welche derselbe von dem in Danzig eingetroffenen Boten aus Königsberg empfangen hatte, die dem Letztern wieder von dem Boten aus Riga waren eingehändiget worden. So wechselten diese sich erwartenden und antreffenden Boten ihre mitgebrachten Briefpacke gegen einander aus, und Jeder ging mit den dagegen empfangenen wieder nach seinem Abgangsort zurück.

Die Reisezeit eines Jeden dauerte gewöhnlich 6 bis 7 Wochen ohne bestimmte Ankunfts- und Abgangstage, weil sie unterweges Briefe und Handpäckchen ablieferten und sammelten.

Bei der Zurückkunft des Hamburger Boten (aus Stettin) in Hamburg erwartete ihn der Bote aus Amsterdam, der die gesammelten Briefe aus Amsterdam und den Unterwegs-Oertern Oldenburg, Bremen rc. rc. an jenen Hamburger Boten zur nächsten Reise nach Stettin ablieferte und die durch denselben eingegangenen, auf seinem Zurückgange über Bremen und Oldenburg nach Amsterdam mitnahm. Dieser Botenzug von Amsterdam nach Riga, 234¼ Meilen, nach damaliger Berechnung, war mit seinen vier Ruhepunkten — Hamburg, Stettin, Danzig und Königsberg, zum Austauschen der Briefpakete — der ausgedehnteste und wichtigste von allen.

Der gewinnreiche Ertrag dieser Briefbeförderungen und die zunehmende Wohlhabenheit der Boten wurden von den Kaufleuten, besonders in Hamburg und Danzig, bemerkt, die, als eigentliche Schöpfer und Erhalter des Wesens, ein Recht zur Aufsicht, Verwaltung und — als Hauptsache — auch auf die wohl ernährende Einnahme zu haben glaubten. Die Gilde-Aelterherren führten daher ohne An- und Rückfragen einige Verbesserungen ein und eigneten sich plötzlich und ohne Umstände die Herrschaft über die Anstalt und Leute zu, denn die Tonnen-Golds-Besitzer waren in den Handelsstädten die Gebietenden. Da sie

erfuhren, daß die Herzoge von Mecklenburg und Pommern schweigend den Durchgang der Boten duldeten und Letztere zum Bestellen ihrer Briefe benutzten, so nahmen sie mehrere Leute als Botenläufer auch nach andern Orten an, und bestimmten ihnen insgesammt die Tage und Stunden, an welchen sie jedes Orts ankommen und abgehen sollten, um in Wechsel- und Speditions-Geschäften den Zeitpunkt berechnen zu können.

Diese Einrichtung war also schon dasselbe, was nach 200 Jahren Taxis in seinem Postwesen durch die eingeführten und noch überall gebräuchlichen Post-Stundenzettel leistete.

Als jedoch der Kaufmannsgeist der Gewaltigen und Uebermüthigen sich auf Kosten der übrigen Einwohner zu sehr regte, mit selbstsüchtigen Anmaßungen und unbehutsamen Gewaltschritten den sonst löblichen Erwerbfleiß übermäßig steigerte, und unbedingte Befolgung seiner Anordnungen forderte: da trat die empfindlich gewordene Orts-Obrigkeit der Hauptstädte — zuerst in Hamburg und Danzig — zur Versöhnung mit einem höchst einfachen Hülfsmittel hinzu.

Sie übernahm, ohne sich eben in sonderliche Bedenklichkeiten und Erläuterungen einzulassen, jenes Bevormunden des Botenwesens, zog aus weisen wohlerwogenen Gründen die sehr bedeutende Briefgeld-Einnahme zur Kämmereikasse ein, ließ die Anstalt für eigene Rechnung fortbestehen, erklärte sie für eine städtische, und schloß — vermöge einer dem Magistrat genügenden Vereinbarung und Kraft seiner höhern Macht — die Kaufmannszunft von allem Einreden und aller Einmischung aus. Zugleich wurde eine Behörde, das Stadt-Boten-Amt, errichtet, welches die Annahme und Abfertigung der Boten und der Briefe besorgen mußte; die Leute erhielten nun den Namen: Stadtboten, und später, den Urkunden zufolge: Stadt-Postboten.

Diese, gesichert durch den Schutz und die Mitwirkung der weit mächtigern Obrigkeit, errichteten zur Erleichterung ihres Fortkommens unterweges Pferdewechsel (Stationen) in gewissen Entfernungen — meistens von 5 zu 5 Meilen, — denn sie mußten nun, wegen der Menge der Briefpacke, anfänglich zu Pferde, und, als sie auch kleine Pakete zur Bestellung mitnahmen, in einem kleinen Wagen das Amt verrichten. In jenen Stationen fanden sie stets frisches Gespann und neue Wagenführer und hielten für ihre Rechnung in den bedeutendsten Oertern gewisse Per-

sonen, welche in der sogenannten Briefbude die Briefe sammelten und austheilten, solche Nummerweise bezeichneten und in ein Buch einschrieben, das eingenommene Brief- und Paketgeld (Porto) berechneten und nach Abzug der verabredeten Belohnung (damals „zur Ergetzlichkeit" genannt) baar ablieferten.

Zu welcher Zeit, in welchen Jahren aber alle diese Einrichtungen sich formten und eingeführt wurden, ist nirgend angegeben, läßt sich auch darum nicht bestimmen, weil jede Anlage vielleicht zufällig und nach und nach entstand, je nachdem sie in diesem oder jenem Orte nothwendig und nützlich befunden ward, wie so viele frühere Anstalten, deren Ursprung und Veranlassung wir nicht mehr kennen.

So gestalteten sich denn allgemach jene Botengänge in reitende Posten, ohne diesen Namen zu führen und die Briefbuden in Postverwaltungen, beide sind der Grundstoff des nachmaligen Postwesens. Denn in den 2 letzten Jahrhunderten des Mittelalters war die Benennung: Post noch unbekannt, und erst von den Courierritten, die Ludwig XI. in Frankreich erneuern ließ und les Postes betitelte, hergenommen, weßhalb denn auch Franz von Taxis seine Botenritte und Anlagen bald nach 1516 mit jenem Namen bezeichnete. Die Fürsten und Städte betrachteten nämlich in jener Zeit das Boten- und Postwesen in Form, Zweck und Bestandtheilen als gleichartig, weil sie sämmtlich ein und dieselbe Bestimmung: das Briefbefördern, erfüllten, der Name: Post wurde daher erst nach und nach gebräuchlich und in der Folge allgemein. Der Name der Sache war jenen gleichgültig.

Die Vergrößerung der Städte und das Entstehen neuer, das Ausbreiten des Handels, die Verbindungen mit dem Auslande, die höhere Culturstufe der Vornehmen und Begüterten, die vielen Erfindungen und Entdeckungen, die Baukunst, die Errichtung der Universitäten in Prag, Heidelberg, Wien, Cöln, Erfurt, Würzburg, Ingolstadt, Rostock hoch im Norden Deutschlands, auch die sich ausbreitende Sucht nach Prunk, alles trug dazu bei, den Briefwechsel zu vermehren und dessen Versendung einzurichten. Daher nahmen fast alle, auch minder wichtige Städte eigene Boten an, welche in der Folge fast zunftmäßig blieben, nebst vielen Einwohnern aus der niedern armen Klasse ein eigenes Gewerbe aus dem Briefbestellen machten und dies als einen Nahrungszweig betrachteten.

Die Reichsstände und andre Fürsten, und deren Landesbehörden schickten ihre Kanzleiboten und Amtsdiener mit den Briefen an den Magistrat ihres Orts oder der nächsten Stadt, welcher die weitergehenden Schreiben durch seine Stadtboten weiter befördern ließ; so wurden denn die Briefe von Stadt zu Stadt bis an den Bestimmungsort zu Fuß und zu Roß gebracht.

Die kaiserlichen reitenden Boten gingen nur von dem Hoflager aus, d. h. wo gerade der Monarch sich aufhielt, z. B. in Augsburg, Nürnberg, Frankfurt a. M., Worms, Regensburg rc. rc. p) und es wurden Stationen angelegt, die aber nur während des Aufenthalts des Hofstaats blieben. Waren jedoch schon in dem Gebiete Landesposten (Landesherrliche oder Städtische Boten zu Fuß oder zu Pferde), so benutzte man diese und bezahlte deren Dienstleistung aus der Staatskasse des Monarchen.

Viele Reichsfürsten und Städte hatten auch in bestimmten Oertern einen gemeinschaftlichen, oder Jeder einen eigenen Beauftragten (Factor, jetzt: Postmeister genannt), an welchen der Bote die Briefe und Pakete ablieferte, die, wenn solche weiter gehen mußten, von dem Factor durch einen andern Boten bis zum folgenden Ablager (Station, Factorei) und so fort und fort gebracht wurden. Waren wichtige Sachen eilig zu bestellen, so schickte man besondre Reiter (Dienstleute zu Pferde) ab. Den noch vorhandenen Documenten zufolge bestanden z. B. in Brandenburg schon vor den Regierungsjahren der beiden Kurfürsten Joachim (1499 und 1535) geregelte Botenposten zu Fuß und reitend, und (Post-) Brief-Factore, also lange Zeit vor dem Errichten des Taxisschen Postwesens. Die Namen Post und Postverwaltung waren noch unbekannt.

Reisenden, wandernden Krämern und Handwerkern, die gerade des Weges gingen, wohin man Briefe haben wollte, gab man solche mit, besonders übernahmen — seit der ältesten Zeit — die Metzger (Fleischer, Schlächter) dergleichen Aufträge. Die zünftigen Meister gingen, ritten oder fuhren entweder selbst, oder in Begleitung ihrer Lehrlinge, oder schickten ihre Gesellen (damals Knechte genannt), um Schlachtvieh oft in den entlegensten Gegenden, in Böhmen, in Holland rc. rc. einzukaufen. Die

p) Vor 1493 hatten die Kaiser keinen bestimmten Aufenthalts-Ort (Hoflager). Erst Maximilian I. wählte Wien zur Kaiserstadt und immerwährenden Residenz.

Abreisenden sammelten in ihrem Wohnorte und unterweges Briefe und kleine Pakete zur Bestellung und brachten die Antworten und andre Briefe zurück, der Lohn wurde gewöhnlich vom Absender bedungen und bezahlt.

Als das Briefsenden durch diese Leute bekannter geworden war, kündigten sie ihre Ankunft durch Blasen auf kleinen Jagd- oder Waldhörnern, und zwar gerade diese wegen ihres durchdringenden weitschallenden Lauts, an, worauf die Einwohner in dem Ablager (Herberge) des Angekommenen sich einfanden, die mitgebrachten Briefe empfingen und die bereitliegenden dem Manne einhändigten. Die kleinen Waldhörner wurden, wegen des bequemen Gebrauchs und ihres weitschallenden Tones, im J. 1615 bei den Taxisschen Posten, bald nachher auch in ganz Deutschland, eingeführt. Der Gebrauch ist allein den Posten verblieben, jedes Privat-Fuhrwerk davon ausgeschlossen.

Auch die Landesfürsten und Orts-Obrigkeiten benutzten die Wanderungen dieser Leute, die schon zu Karls V. Zeiten Metzger-Posten, Cursus Lanigni, hießen. Eile und Beschleunigung war nicht zu verlangen, denn diesen Männern, denen ihr Gewerbe und die Oerter des Einkaufs die Hauptsache seyn mußten, konnten weder gewisse Straßen, und Ankunfts- und Abgangszeit vorgeschrieben, noch beides von ihnen gehalten werden. Eben darum waren diese Metzger als Brief-Besteller nichts weniger als eine ordentliche Post. In den Regierungsjahren Karls V., Ferdinands I. und im Anfange der des Kaisers Rudolfs II. wurden diese Briefsendungen sehr benutzt und begünstiget q).

Dies ist die Geschichte der in so vielen Schriften und Kaiserlichen Mandaten besprochenen Metzger-Posten, gegen welche das Reichs-(Taxissche) Post-Generalat im steten Kampf und Processiren lag.

q) Herzog Joh. Friedrich von Würtemberg sagt ausdrücklich in einer Verordnung von 1611, worin von der Einführung einer bessern Postverfassung die Rede ist: daß mit den angelegten ordinari Posten und andern unsern Metzgern im Land, so auch zur Post mit ihren Pferden gebraucht werden, allerhand Unordnungen fürlaufen rc. rc.

§. 3.

§. 3.

Gestaltung der fahrenden Posten.

Höchstwahrscheinlich entstanden schon lange vor jenen Landesherrlichen und städtischen Boten-Anstalten, oder doch mit ihnen zugleich, die nachmals so berühmten

Hamburg-Nürnberger Botenfuhren,

die als Ursprung der fahrenden Posten im ganzen Europa angenommen werden können, in dem Sinn nämlich, daß an festbestimmten Tagen und auf dem nämlichen Wege Reisende und Pakete (Poststücke) in einem und demselben Wagen befördert wurden.

Venedig, durch die Kreuzzüge und seinen mächtigen Doge, den großen Helden, Staatsmann und Feldherrn Enrico Dondolo (1202) zur höchsten Stufe des Ansehns, der Herrschaft auf dem adriatischen und Mittel-Meer und zum Sammelplatz aller Schätze des Orients erhoben, reich und gewaltig, breitete seinen Einfluß und Handel durch Deutschland nach dem Norden aus. Venedig und Hamburg wetteiferten und theilten ihr Einwirken, jenes nach Süden und dem Osten, dies mit der minder begüterten Geschwisterstadt Lübeck gemeinschaftlich nach dem Norden, dem deutschen Küstenlande, und auf der Ost- und Nord-See. Der durch Tyrol und Franken gewählte Weg verband die drei Handelsgenossinnen.

Auf dieser großen und berühmt gewordenen Fracht- und Heerstraße lag fast in deren Mittelpunkte das alte ehrwürdige Nürnberg, schon damals überall gekannt, und geschätzt wegen der künstlichen Arbeiten seiner betriebsamen fleißigen Einwohner. Hier war der Haupt-Speditions- und Stapelplatz aller durchgehenden Waaren, die Bedeutendsten der Kaufmannsgilde sorgten für deren Weiterschaffen und gaben, zur Sicherheit der Güterwagen, erwählte, treuerfundene Begleiter mit, die ihrer Sendung wegen, Boten, und wegen ihrer Pflicht, unterweges die Gespanne zum Weiterkommen anzuschaffen: Schaffner genannt wurden. Beide Namen waren gleichbedeutend.

Der 1241 von Hamburg und Lübeck errichtete Hansabund und die thätige Kraft der darin aufgenommenen Fürsten und Städte überwältigten die Stegreifritter, welche von ihren Burgen und Schlupfwinkeln aus das heillose Wegelagern als Nahrungszweig betrieben, die vorüberziehenden Kaufmannswagen und

herkömmlich die gefangenen Handelsleute nur gegen schweres Lösegeld freiließen.

Jene Frachtfuhren und Schaffner vertraten mithin die Stelle der nach zwei- und dreihundert Jahren eingeführten Posten und zugleich die mit Zeitverlust und Gefahren verbundenen Schifffahrten auf dem Mittel- und Weltmeere nach dem Norden Europa's. Die Schaffner sammelten und bestellten unterweges Briefe und Pakete ohne ein bestimmtes Lohn, errichteten nach Umständen und Bedürfniß Pferdewechsel in bequem gelegenen Oertern, und fuhren — da keine Mitbewerber und Unternehmer solcher Fahrten auftraten — frei durch die Gebiete der Landesherren.

Mancherlei Mißbräuche und viele Klagen bewogen im Jahr 1570 den Magistrat in Nürnberg, dies Hamburger Boten-Fuhrwesen unter eigene Aufsicht zu nehmen, durch eine städtische Verordnung zu regeln und die besondere Verwaltung den Vorstehern des Handelsstandes unterzuordnen. Diese Bevollmächtigten erwählten unbescholtene Leute zu Boten, hielten Ordnung in allen Geschäftszweigen, schrieben jeden Brief und jedes Paket mit dessen Bezeichnung in die Manualien genau und bestimmt ein und gaben zu jeder Zeit, wenn gerichtlicher Ansprüche wegen, auf jene Bücher Bezug genommen wurde, gesetzliche Auskunft. Jeder Bote oder Schaffner mußte Sicherheit (Caution) bestellen.

Obgleich der Wagen auch für Reisende eingerichtet, und gewöhnlich mit 6 auch 8 Personen besetzt war, so war doch der Hauptzweck, Briefe, Kaufmannsgüter, Pakete jeder Art und Geldsummen zwischen Süd- und Norddeutschland mit Sicherheit und Gewährleistung zu bestellen. Eine Verfassung, wie sie überall in Deutschlands Postanstalten besteht, nur mit der Abweichung, daß die Schaffner eigentlich die Speditionen der Kaufleute mitbetrieben. Daher hatten sie viele Stückgüter zu überliefern, welche sonst mit den gewöhnlichen langsamen Frachtwagen und Kärnerfuhren würden fortgeschafft worden seyn, auch in der Folge wegen der Größe, Schwere und Kosten der Güterballen doch nicht den später eingeführten Postwagen mitgegeben werden konnten. Die Gesammtladung betrug oft 6—8000 Pfund.

In dieser Hinsicht stand dies Hamburg-Nürnberger Fuhrwerk, nach Errichtung der fahrenden Posten, zwischen diesen und den Frachtfuhren in der Mitte, unterhielt den Handel zwischen dem Süden und Norden, zwischen Italien und den Küstenländern der Ost- und Nord-See, und bot zugleich die Gelegenheit

dar, Pakete schneller als durch Frachtfuhren, jedoch nur etwas wohlfeiler als nachmals durch die Posten, fortzuschaffen.

Die Wagen gingen wöchentlich nur einmal von Nürnberg und Hamburg ab. Der Zentner Waare kostete z. B. von Nürnberg bis Braunschweig 8 Thaler Frachtlohn, der Reisende zahlte von Nürnberg bis Hamburg, oder von hier dahin, mit Einschluß der Zehrung, welche der Schaffner besorgte, 20 Thaler, die Wegelänge war in frühen Zeiten zu 77½ Meile angenommen worden.

Als im sechzehnten Jahrhundert die Taxisschen oder Reichs-Posten sich in Hamburg festgesetzt hatten, trat das Nürnberger Fuhrwesen mit jenen in Verbindung. Eben dieses Vereins wegen schweigen die kaiserlichen Patente, Inhibitoria und Pönal-Mandate von dieser Fuhranstalt, selbst da, wo nach 1516 von den Eingriffen der Landesfürstlichen und Städtischen Boten und Fuhren und Metzgerposten ꝛc. ꝛc. in das Reichspostwesen, die Rede ist. Sie war durch jene Taxissche Verbindung die einzige ihrer Art, eine herkömmliche, nicht anzufechtende kaiserlich privilegirte Post- und Güterkutsche geworden. Darum zeichneten sich auch die Schaffner von jener Zeit an durch ein Brustschild mit dem kaiserlichen und dem Nürnberger Reichsstadt-Wappen auf dem Dienstrock und durch das Posthorn aus; das Fuhrwerk war folglich eine förmliche Reichspost.

Aber noch vor dem Anfang der Taxisschen oder sogenannten Reichsposten, mithin vor 1516, hatten die Landesfürsten ihren Unterthanen überlassen, Pakete und Personen zu fahren, sie errichteten auch Landesposten und wollten darum nur bedingt den Durchgang der Hamburg-Nürnberger Botenfuhren ferner erlauben. Die Schaffner und deren Vorstände in Nürnberg sträubten sich, den Befehlen der Landesfürsten sich zu fügen, nahmen keine Kenntniß von der Beschränkung, glaubten befugt zu seyn, das Postrecht in fremden Gebieten ausüben zu dürfen und trotzten auf das Recht der Verjährung angemaßter, von den Landesherren nur schweigend erlaubten Freiheiten und erklärten freimüthig, keinem fremden Gesetze unterworfen zu seyn.

Die Regenten nahmen dies Widersetzen übel, waren, in Bezug auf Verjährung und Hoheitsrechte, andrer Meinung und bestritten Jahrelang den Irrthum der Schaffner und Kaufherren in Nürnberg, die sich in dem alten Wesen nicht stören ließen, bis im Anfange des vorigen Jahrhunderts (1712) das etwas

strenge Preussen jedes fernere Wagniß gar ernstlich untersagte, jedoch nach manchem Hin- und Herschreiben sich begütigen ließ. Es erlaubte den Durchgang, jedoch unter der Bedingung, daß die Schaffner in den Preussischen Besitzungen keine Briefe und postmäßige Pakete sammeln und die mitgebrachten gegen halbscheidlichen Portoantheil an die Postbehörden abliefern sollten. Die andern betheiligten Fürsten erließen eine gleiche Anordnung. Die Boten reiseten nun mit eigenen Wagen von Nürnberg bis Coburg, von hier aber entweder auf den Landesherrlichen Personen- und Paketposten, oder ließen sich Pferde entgegen kommen, zur Fahrt weiter nach Hamburg und so zurück.

Diese Leute genossen große Begünstigungen. In manchen Landbezirken bezahlten sie theils gar kein Passagiergeld für sich und die Mitreisenden, theils nur ein geringes und hatten bei den Gütern 120 Pfd. Gepäck frei, für das Mehrgewicht entrichteten sie nur ein unbeträchtliches Porto.

Dennoch beharrten die Schaffner fest in dem Glauben an verjährte Rechte, bei dem gewohnten Werke der Schmuggelei und in der rühmlichen Sorge der Selbsterhaltung. Denn in dem mitgenommenen Eßkober — beinahe 2 Ellen hoch, im Innern sehr geräumig — und in der weitläuftigen Lade verbargen die Ehrlichen und Erwerbsamen die unterweges gesammelten Briefe und Handpäckchen, gaben das alles für portofreie eigenthümliche Lebensmittel aus, und entzogen sehr oft jene Behälter der Durchsicht gutmüthiger Post- und Accise- (Mauth-) Beamten, die, besonders in unheimlichen Nächten, oder beim starken Wind und Regenwetter eine Erkältung scheuten und bei friedfertigem Sinn, in Gemüths- und Leibesruhe den nichtseinbringenden unentgeldlichen Angebereien abhold waren.

Die Hauptladung der Postwagen in ganz Deutschland enthält, wie Jeder weiß, gerade die kleinen Pakete unter einem Zentner, und das Porto dafür bildet den wesentlichsten Theil der Post-Einkünfte. Da aber jene Botenfuhren ebenfalls dergleichen postmäßige Pakete mit sich führten, so beeinträchtigten sie das Landesherrliche Postregal. Gesetze und Strafen mußten folglich die Uebertreter zwingen, Briefe und Poststücke nicht in den Postgebieten von Preussen, Sachsen und Hannover zu sammeln und zu bestellen.

Im Jahr 1806 gebot Napoleon, der damalige Herrscher in Norddeutschland, ein Anderes. Die Heerschaar der reg- und

wachsamen Douaniers in dem nun längst verschollnen Königreich Westphalen, hielt gar streng auf die Befolgung des kaiserlichen Mauthsystems, verweigerte jede Rücksicht auf frühere Einrichtungen und Observanzen und jede Nachsicht, wenn diese sich nicht augenblicklich und zwar solide bezahlt machte. Ueberdies war die Zahl dieser Gutherzigen und Wohlwollenden etwas stark, und die Zolllinie zu lang gedehnt, mithin würde die Summe der baaren Erkenntlichkeit für das erlaubte Durchlassen und Blindseyn die ganze Porto-Einnahme weit überwogen haben. Zudem drückte Napoleons Pariser Decret vom 13. December 1810 allen Handel nieder, indem es die 3 Hansastädte und das nordwestliche Deutschland mit Frankreich vereinigte. Der hochsinnige Französisch-Kaiserliche Gouverneur jenes Küstenbezirks, der berüchtigte Marschall Davoust, Prinz von Eckmühl, that darin ein Uebriges, daß er durch sein Arreté im April 1811 die Bank in Hamburg zur Selbstverwaltung übernahm, und, nach abgezogenen Speesen mit 68 pro Cent als wohlerworbenen Rabatt für sich, wegen seiner ungeheuern Mühwaltung und der Unmöglichkeit des Nachrechnens, sich zueignete und dann erst den Rest der baaren und papiernen Effecten nach Frankreich in die Schatzkammer sandte. Alles dies vollendete das Verderben und Aufhören der fast 600 jährigen Nürnberger Botenfuhr-Anstalt auf immer. Das Verschwinden jener fremden Macht und Herrschaft, der seit 1813 veränderte Länderzustand, die ganz aufgehobenen Verhältnisse vormaliger Zeit, das völlige Ausreichen und Vervollkommnen der jetzt vorhandenen Posten und gewöhnlichen Versendungsarten machen jenes Fuhrwesen — das doch nur den Vortheil weniger Einzelnen bezweckt — jetzt völlig entbehrlich.

Nachtrag.

Es ist doch auffallend und bemerkenswerth, daß seit der frühesten Zeit gerade in der nördlichen Hälfte Deutschlands nur allein ein reges Streben und ein Wetteifer der Regenten hervorgingen und fortschritten, das Wohl ihres Landes zu fördern und vorzüglich die Postanstalten, als ein Hauptmittel zum Zweck, anzuwenden. Während dessen blieb Deutschlands südlicher Theil bei dem Angefangenen der Reichsposten stehen, und überließ ent-

weder dem Zufall, oder einer sonst sich zeigenden eben nicht bedeutenden Veranlassung, die Erweiterung der Postanstalt. Baiern und Würtemberg standen im ohnmächtigen Kampfe gegen die vom Hause Taxis, Kraft der kaiserlichen Patente, sich zugeeigneten Postrechte, und legten zwar einige Landesposten an, aber in ihrer Postverfassung geschahe nichts Wichtiges, was der Postgeschichte angehört.

Dagegen waren Hannover, Brandenburg, Sachsen, Braunschweig und Hessen-Kassel die Staaten, in welchen innerhalb 20 Jahren das Landes-Postwesen eine andre Gestaltung gewonnen hatte, und zu einer solchen Bedeutsamkeit gediehen war, daß schon vor 3 Jahrhunderten Gesetze für die Postbeamten nöthig wurden, um die Geschäfte regelmäßig auszuführen, auch das Publikum zugleich mit seinen Obliegenheiten und mit den Verpflichtungen der Postanstalten bekannt zu machen.

So erschienen schon in den Jahren 1552, 1557, 1582, 1614, 1660, 1667 Kursächsische, Brandenburgische, Braunschweig-Lüneburgische Post- und Boten-Ordnungen, als Inhalt und Verbesserungen früher erlassener Vorschriften. Daher trat in diesem Norddeutschland das Postwesen in seinem Zweck und in entsprechenden Formen so hervor, und in ihm entstanden die größten Course an Wichtigkeit für Geschichte und das Land, wie die folgenden Kapitel überzeugen werden.

Kapitel 2.

Fürstlich-Taxische, vormals Reichs-Posten.

Das Jahr 1516 trat ein, in ihm ein Ereigniß, von welchem man ohne weitere Untersuchung und Kenntniß sagt, daß Franz, ein Ahnherr des jetzt Fürstlichen Hauses Taxis, die Posten erfunden und in Deutschland eingeführt habe.

Allerdings würde diese Begebenheit höchst wichtig seyn, wenn nur die Sache selbst — als Postwesen betrachtet — bewiesen, mithin durchgehends gerechtfertiget werden könnte. Da indessen in allen Schriften Franz von Taxis als der Urheber, sogar als Erfinder der Posten, angenommen wird, die Streitigkeiten und Anfechtungen zwischen seinen Nachfolgern und einigen Reichsfürsten Deutschlands höchst merkwürdig sind, und die Taxisschen Postanstalten bis 1803, wegen ihres Umfanges, ihrer Bedeutenheit und Wichtigkeit, auch wegen der Macht ihrer Besitzer zum ersten Range gehörten: so wird es vielleicht willkommen seyn, auch das Geschichtliche dieser berühmten Familie zuvor kennen zu lernen.

---

§. 1.

Reichs-General-Postmeister

Franciscus Zazzera in seiner Parte prima della Nobilita dell' Italia, 1615 — de Haro in dem Nobiliario Genealogico de los Reies y Titulos de Espanna y dignietades de la nobilissima y antiqua Casa del appellido de Tassis. — Philippe Chifflet Marques d'honneur de la Maison de Tassis 1644. — J. G. Estor bürgerl. Rechtsgelehrsamkeit B. II. Hauptst. 55. —

J. P. v. Ludwig Opuscula miscella (aus allen wichtigen Schriften zusammengestellt) Tom. I. lib. II. cap. 2. — Vischer Zeittafel und Literatur des Postwesens. — Schmauss, Corpus Juris publici S. R. Imperii Academicum, Editio III. 1735. — v. Beust Post-Regal B. I. — v. Zech über die Carolinische Wahl-Capitulation. — Joh. Bapt. v. Tassis Commentaria de bello gallico lib. III. — Pütter Teutsches Staatsrecht. 1798. Hauptstück III. — Handschriftliche und gedruckte Urkunden, Patente und Archiv-Acten.

Franciscus Zazzera, de Haro und Chifflet r) bezeichnen den

Martin Gigas (Riese genannt)

als den Stifter des Hauses Thurn und Taxis, abstammend von den della Torre oder Torriani, Herren von Mailand s). Er soll als Kreuzfahrer im J. 1146 mit dem Kaiser Conrad III. ins gelobte Land gezogen und dort gestorben seyn. Martin hinterließ einen Sohn

Jacob de la Tour, Grafen von Valsassina t),

dessen 3 Söhne Raymond (Bischof von Como), Napus

---

r) Franciscus Zazzera, ein Neapolitaner und Gelehrter, 1615, von ihm ist nur das oben benannte Werk bekannt, — Alonso Lopez de Haro von Guadalarara, Gelehrter und Geschichtschreiber Königs Philipp IV. von Spanien, 1621—1665 — Philippus Chiffletius (Philippe Chifflet) Abt zu Balerne und Canonicus in Besançon, schrieb viele Werke, lebte 1590 bis 1656. Diese Drei, ein Italiener, ein Spanier und ein Franzose, sind die Gewährsmänner, auf welche sich die Genealogisten und Chronologen beziehen.

s) Fritsch sagt in seinem Historischen Universal-Lexikon Tom IV. S. 755, daß im vierten Jahrhundert ein junger Mailänder, bei einem von den Arianern erregten Aufruhr, den Thurm bei dem neuen Thore in Mailand, den ihm der heilige Ambrosius, Erzbischof der Stadt, zur Vertheidigung überlassen hatte, beschützte und rettete. Zum Lohn erhielt der Tapfere vom Ambrosius den Beinamen: della Torre. Muratori B. II. S. 516 und 569 erzählt, Ambrosius wurde im J. 374 vom Kaiser Valentinianus als Erzbischof bestätiget. Nach des Kaisers Tode begehrten die Wittwe-Kaiserin Justina — die den Arianer-Glauben angenommen hatte — und der Arianer-Bischof Auxentius für ihre Secte eine Kirche, der Erzbischof eiferte dagegen, die Arianer versuchten Gewalt, wurden aber überwältiget, und ohne Blutvergießen der Aufruhr am Gründonnerstage (14. April) 385 gestillt. Ambrosius starb d. 4. April 397.

t) Ein kleiner Landstrich, 4 deutsche Meilen breit und 15 im Umfange, am Comer-See im Mailändischen.

oder Napoleo und Franciscus, der Stadt Brescia, die sich am 30. Januar 1266 empört hatte, zu Hilfe eilten, und zu Herren der Stadt erwählt wurden. Der Dritte

Franciscus de la Tour,

wurde vom Könige Karl IV. von Frankreich (1322) zum Ritter und französischen Grafen ernannt. Sein Ur-Neffe

Lamoral (Lamurald),

der Jüngste seiner 5 Brüder, ist der zweite Ahnherr und Stammvater des jetzigen Fürstlichen Hauses. Er lebte um die Mitte des vierzehnten Jahrhunderts, ward von seinen mächtigen Verfolgern, den Visconti's, vertrieben, flüchtete in das Thal Cornelia im Bergamesischen, trieb Jagdwesen in seinem Eigenthum, dem Tassisschen (Dachs-) Gebirge, und nannte sich nach dieser Berggegend di Tazzis und di Tassi. Seine Nachkommen, die den Namen Tazzis beibehielten, zogen nach Bergamo, und vor 1452 ins Oesterreichische, ehe Kaiser Friedrich III. den unrühmlichen Zug nach Italien unternahm.

Ein Urenkel dieses Lamorals

Roger von Tazzis u)

trat als Ober-Jägermeister in die Dienste jenes Kaisers und der Sohn

Franziscus IV. de Tassis, der vermeinte Erfinder und Stifter des Postwesens in Deutschland,

im J. 1493 in die des Kaisers Maximilian I. und zwar (nach der Angabe des Crescentius) unter dem Namen Torriani als Corrier maggiore (Courier-Chef) dell' Imperadore Massimiliano, der ihn 1516 beauftragte, eine Briefsendungs-Anstalt von Brüssel nach Italien einzurichten und ihm zugleich das Lehn als General-Postmeister in Spanien und in den Niederlanden ertheilte. Franz starb schon im folgenden Jahre (1517) ohne Söhne. Der älteste Neffe

Johann Baptiste de Tassis

wurde vom Kaiser Karl V. in die Würde des Oheims gesetzt und im Römisch-Deutschen Reiche nationalisirt. Darum nahm Baptiste die deutschklingenden Namen:

Thurn und Taxis

an und veränderte das Familien-Wappen v). Er starb 1543. Ein

---

u) So und auch Tassis nannten sich nun die Familienglieder.

v) Ein quadrirter Schild mit einem Mittelschilde. Das erste und vierte Quartier (Viertel) im silbernen Felde ein rother Thurm, hinter diesem 2

Jean Antoine de Tassis war Kaiserlicher General-Postmeister in Rom, ein Antonius de T., Postmeister in Antwerpen, ein David de T., Postmeister in Venedig. Der jüngere Sohn des Joh. Baptiste (Andre meinen des Simon de T.)

Franz Leonhard I.

folgte, laut Karls V. Bestallungsbriefs (in französischer Sprache, denn die Familie kannte kein Deutsch) d. d. Brüssel den 31. December 1543 und der Bestätigungs-Urkunde (diese deutsch) Ferdinands I. in Wien v. 21. August 1563 in der Würde eines General-Obrist-Postmeisters in Flandern, und ward vom Kaiser Rudolf II. den 16. Junius 1595 zum General-Obrist-Postmeister im Reich und Reichs-Freiherrn ernannt. Er ist d-r Erste seines Stammes, der außerhalb Italien, in Flandern war geboren worden. Er lebte bis 1612. Sein Sohn

Lamoral I. (in der Familie der zweite)

ging in Kriegsdienste, wurde Brigadier, Kaiserlicher Truchseß (Hofmarschall), vom Kaiser Matthias zum Reichsgrafen ernannt und durch den Lehn-Brief vom 27. Julius 1615 mit dem Reichs-Erb-General-Postmeister-Amt im Reich und in den Niederlanden belehnt, folglich waren nun die Staatsämter beider Länder vereinigt worden. Er starb 1624 und hinterließ einen einzigen Sohn,

Leonhard II.

als Nachfolger und Post-Chef, einen sehr gelehrten und einsichtsvollen Mann, der aber schon nach 3 Jahren 1628 in Prag entschlief. Sein unmündiger Sohn und Nachfolger

Lamoral II. Claudius Franz

stand unter der Vormundschaft seiner Mutter, gebornen Alexandrine von Rye. Dieser Lamoral mußte nach erlangter Volljährigkeit, den seine Macht sehr beschränkenden Revers vom 16. März 1647 ausstellen, in welchem er nächst dem Kaiser, auch den Churfürsten von Maynz als seinen Oberherrn anerkannte. Er starb 1673. Nach seinem Tode folgte sein Sohn

Eugen Alexander Franz.

König Karl II. von Spanien, damals noch Herr der Niederlande, verwandelte 1681 die dem Hause Taxis gehörige Herr-

Lilienscepter in Form eines Andreaskreuzes wegen des Hauses Thurn. Im zweiten und dritten Viertel im goldnen Felde ein rother Löwe mit einer blauen Krone, wegen der Grafschaft Valsassina. Das Mittelschild im blauen Felde ein silberner Dachs.

schaft Braine le Chateau (in der Grafschaft Hennegau) in ein Fürstenthum unter dem Namen de la Tour et Tassis, und erhob Eugen in den Fürstenstand von Spanien. Kaiser Leopold I. bestätigte das Geschehene und ernannte den Beglückten 14 Jahr nachher, am 4. October 1695 auch zum Deutschen Reichsfürsten (Klüber und Vischer sagen irrthümlich im J. 1686 s. §. 3). Der Sohn

Anselm Franz Friedrich

erbte 1722 Stand und Würden des Vaters, als General-Erb-Ober-Postmeister im Römischen Reich, in Burgund und den Niederlanden, erhielt auch den Orden des goldnen Vließes. Er lebte bis 1739, wo sein Sohn

Alexander Ferdinand

in den Besitz der Staatsämter trat, vom Kaiser Franz I. im Jahr 1747 (Vischer sagt 1744) mit dem Reichspost-Generalat als ein wirkliches Thronlehn belehnt, und 7 Jahr nachher, 1754 auf dem Reichstage in Regensburg — gegen den Widerspruch der meisten altfürstlichen Häuser — in das Reichsfürstliche Collegium eingeführt wurde. Er starb den 17. März 1773 in der Zeit des höchsten Glanzpunkts seines Hauses, dessen Abnahme sein Sohn

Carl Anselm

durch die im Jahr 1803 in Deutschland vollzogene Aufhebung der geistlichen Bisthümer und ihrer weltlichen Macht erlebte. Nach seinem Tode, den 13. November 1805 trat sein Sohn und Erbe

Alexander Carl Joseph

in das wichtige Schicksal Deutschlands, das im Jahr 1806 seine tausendjährige Staatsverfassung und mit ihr das Bestehen des Reichspostwesens vernichtete, dessen Besitzer nun in ein anderes Verhältniß als Chef der Landes-Postanstalten in einigen Staaten Deutschlands trat. Sein Sohn

Maximilian Karl

übernahm am 15. Julius 1827, nach dem Absterben des Vaters, dieselben Verpflichtungen und Sorgen.

§. 2.

Ursprung des Taxisschen, oder vormaligen Reichs-Postwesens.

Die Zeit-Ereignisse führten eigentlich die Veranlassung herbei, das Botenwesen in Deutschland umzuschaffen und dem Franz von Tassis die Ehre und den Ruhm der bisher geglaubten Erfindung und Einführung der Posten zuzuwenden.

Maximilian, Erzherzog von Oesterreich, Erbprinz und Sohn des Kaisers Friedrich III. hatte sich mit Maria, der Tochter und einzigen Erbin des in der Schlacht vor Nancy (am 5. Januar 1477) getödteten letzten Herzogs von Burgund, Karls des Kühnen, vermählt und nach dem Tode seiner Gemahlin, dies Herzogthum und einen Theil der Niederlande geerbt. Er wurde 1486 zum römischen König erwählt und 1493 als deutscher Kaiser, Maximilian I., gekrönt.

Sein läßiger, starrsinniger und filziger Vater hinterließ das Reich in Spaltungen und Verwirrung. Diese und die von Ferdinand und der Königin Isabella auf den Trümmern des Sarazenischen Reichs ausgeführte Erhebung ihrer Länder zu einem Königreich Spanien, die Entdeckung Amerika's, das Sinken des Handels, die Kriege in Frankreich und Italien, die Bekämpfung der widerspenstigen Vasallen und deren Faustrecht, besonders die Herstellung des Landfriedens, der seit Rudolfs von Habsburg Tode ganz erloschen war, alle diese zusammentreffenden Begebenheiten konnten eine Abänderung der inneren Reichsverfassung herbeiführen. Durch jene Vorfälle hatten das Staatswesen und die politischen Verhältnisse eine andre Gestalt gewonnen, es mußten folglich an die Stelle des alterthümlichen Schlendrians und baufälligen gewohnten Regierungs-Systems, auch andre entsprechende Einrichtungen getroffen werden, um die Staatsgeschäfte schneller zu betreiben.

Maximilian, dieser letzte ritterliche Kaiser, der stets das Gute wollte, jedoch nicht auszuführen vermochte, weil ihm Kraft, Beistand und Ausdauer mangelten, Maximilian hatte Wien zum Kaiserlichen Hoflager und zur künftigen Kaiserstadt erkohren. Aber fast an der Gränze seines Reichs wohnend, fand er es dringend nothwendig, mit seinen entfernten Erbstaaten in ste-

ter Verbindung zu seyn, nach jedem Ort seine Anordnungen schnell gelangen zu lassen und von dorther die Nachrichten schleunig zu erhalten. Dies konnten die Landesfürstlichen und Städtischen Fuß- und reitenden Boten darum nicht beschaffen, weil der Zusammenhang und das Anschließen der vielfachen Botengänge und Botenritte fehlten,

> denn jeder Reichsstand hatte seine eigenen und duldete keinen Botenlauf und geregelte Botenritte durch sein Gebiet nach dem angränzenden Lande.

So war es damals. Einen Brief von Wien nach Brüssel, Amsterdam, oder Paris durch reitende Boten der Städte, oder durch das Botenwesen der Reichsfürsten bestellen zu lassen, blieb unmöglich, der Kaiser mußte folglich viele tausend Thaler auf die Sendung seiner Staatsboten (jetzt Couriere) verwenden, mit welchen, gleich dem cursus publicus der Römer, sein Briefwechsel nach Italien und den Niederlanden besorgt wurde. Der Kostenaufwand wurde immer drückender, die Staatskassen waren gewöhnlich leer.

In dieser Noth, deren Größe und Wichtigkeit Jedem vor Augen lagen und zur Abhilfe aufforderten, erbot sich Maximilians Günstling und treuer Gefährte in Leiden und in Freuden, der Italienische Edelmann Francesco de Tassis, genannt Torriani, eine schlau und kaufmännisch wohlberechnete Einrichtung zu treffen, welche die Kaiserlichen Briefe aus dem Hoflager nach den Niederlanden und überall hin und zurück kostenfrei besorgen solle, wenn der Monarch ihm und seinen Nachkommen die Versicherung des freien Besitzes und Eigenthums, auch die Einkünfte der projectirten Anstalt, bewilligen wolle.

Franz erhielt im J. 1516 die Kaiserliche Genehmigung schon in Betracht der großen Ersparniß und vollführte, vorbereitet, auch alle Behinderungen wohlerwogen, den Plan w). Er überschritt jedes politische Bedenken, bemühete sich nicht um die Bewilligung der Fürsten, durch deren Gebiet die Courier- oder Botenstraße gehen sollte, und wartete noch weniger die Einrede

w) Hausen behauptet in seinen Staats-Materialien St. 5. irrthümlich, daß nicht unter K. Maximilian I. 1516 als Herzog von Burgund, das Postwesen von Franz v. Taxis, sondern erst 1543 von Leonhard von Taxis errichtet worden sey.

der Reichsstände ab; denn Kraft der wirksamen Machtsprüche des Reichs-Oberhaupts mußten die betheiligten Landesherren und Städte wohl gestatten, daß der Fremdling seine reitende Boten (so werden sie in den alten Handschriften genannt, und nicht Posten) von Brüssel nach Frankreich und von Brüssel durch Flamisoul (Bisthum Lüttich), Kreutznach (Erzbisthum Trier), Hochstift Speyer, über Rheinhausen x), durch Würtemberg, Augsburg, nach Wien und durch Tyrol, Mailand, Mantua nach Venedig und Rom gehen ließ, und in den Städten Verwalter und reitende Boten (Postillone) mit Pferden zum abwechseln bestellte, welche die Briefpakete von einem Ablager (Station) zum folgenden bringen sollten. Es geschahe also. In Rheinhausen wurde schon im J. 1552 ein Haupt-Postamt und ein eigenes Posthaus errichtet.

Kurze Zeit nach der Errichtung dieser Kaiserlichen Botenritte — welche zum Theil den Courierritten Ludwig XI. glichen und von diesem les postes genannt wurden — ward diese Bezeichnung aus Frankreich herüber genommen und den Botenanstalten zu Roß und Fuß, ebenfalls der Name: Posten nach und nach beigelegt.

Zur Belohnung und der zu führenden Aufsicht und Leitung, ernannte der Kaiser den Franz von Tassis zum Niederländischen Postmeister — der damaligen Benennung in Frankreich: Maitre des Courriers nachgeahmt. — Drei Jahr nachher aber, 1519, bestellte der Thronfolger, Karl V., gleich nach der Krönung, den Neffen jenes zwei Jahr früher, 1517 gestorbenen Franz, den Johann Baptiste von Tassis zum Kaiserlich Spanischen General-Postmeister in allen Erbstaaten, zu welchen Spanien gehörte.

Dies ist der ganz einfache Hergang einer in ihren Folgen höchst merkwürdigen Begebenheit.

---

x) Ein Dorf dicht am Ober-Rhein, in jener Zeit zum Hochstift Speyer und Amte Philippsburg gehörig, auf der großen Heerstraße aus Süddeutschland nach dem Elsaß und Frankreich. Der Ort war höchst wichtig wegen der einzigen Ueberfahrt mit der Fähre über den Rhein nahe der großen Reichs-Gränzfestung Philippsburg. Jetzt ist dies Rheinhausen fast ganz unbekannt.

Maximilians Aufgabe zu lösen, enthielt eigentlich nichts Außerordentliches, weil es nur darauf ankam, Briefe aus Brüssel nach Wien, Italien und Frankreich schnell und in einem Zuge zu senden und — was das Ausführen und Gelingen allein erschwerte, fast unmöglich machte, — das leicht eintretende hartnäckige Widerstreben der Reichsstände zu entkräften. Franz (und jeder Besonnene) konnten folglich nicht anders handeln, als in gewissen Entfernungen Leute und Pferde bereit halten zu lassen, welche die ihnen zugebrachten Briefbunde bis zum nächsten Wechselorte weiter beförderten, weil nicht ein und derselbe Reiter auf demselben Pferde und in einem Ritt den Weg von Brüssel nach Wien 197½ M., Venedig 217 M. und Rom 292 M. (nach damaliger Berechnung) stets auf den fast unwegsamen Heer- und Frachtstraßen zurücklegen konnte.

Auch die Neuheit der Erfindung verschwindet, denn das Zubringen und Weiterschaffen der Briefe mit abgewechselten Pferden auf bestimmten Stationen — darin bestand ja nur die ganze Anordnung — war schon Jahrhunderte vor Taxis, wie die folgenden Kapitel zeigen werden, von den Deutschen oder Marianer Rittern 1276 zu Marienburg in Westpreussen (s Kap. 3. §. 4.) — vom Könige Eduard IV. in England 1465 (s. Kap. 13.) eingeführt, und in jedem Kreise Deutschlands vorhanden, die Stadt-Obrigkeiten sorgten dafür von Stadt zu Stadt. Nur fehlte in Deutschland der Zusammenhang der Botengänge und Ritte mit denen des Nachbarlandes, und diesen Zusammenhang in einer Linie vom Anfangs- bis zum Endpunkte bewirkte Franz dadurch, daß er eigenmächtig, — wie er vorgab nomine Imperatoris — in den Städten Deutschlands und Italiens seine Anordnungen traf und fremde Unterthanen de facto in seine Dienste aufnahm. Welcher Reichsfürst durfte aber diesen Gewaltschritt gegen den andern ohne offne Fehde wagen? Mit solcher Kaiserlichen Befugniß mußte allerdings das Verknüpfen seiner Botenposten gelingen, und somit war das Haupt-Hinderniß beseitiget.

Daß Franz die Tage und Stunden der Ankunft und des Abgangs jedes Orts und die Zeit festsetzte, in welcher der Botenritt geschehen sollte — was eine Grundregel im Postwesen ist — lag in der absoluten Nothwendigkeit, um solche Postenlinien von 197½ bis 292 Meilen übersehen, den Mängeln abhelfen und die Versäumnisse rügen zu können. Doch auch dies Verfahren mit Stundenzetteln war schon im Jahrhundert vorher bei vielen

Chur- und Fürstlichen Botengängen, z. B. bereits im Jahre 1470 und in den folg. in Kur-Brandenburg unter Albrecht Achilles und in Kur-Sachsen unter Friedrich III. (laut noch vorhandener Original-Botenzettel im Post-Archiv), und sogar 243 Jahr früher von den Deutschen Ordensrittern in Preussen beobachtet worden (s. Preuss. Staat, Kap. 3., §. 4.) und zwar mit ordentlichen Karten, in welchen die Briefe einzeln mit Nummern nach der Zahlfolge und mit der Aufgabe- und Absendungszeit bemerkt, eingeschrieben standen, wovon Taxis damals nichts wußte.

Eben so wenig war dieser Franz von Taxis weder der Erfinder seines Postwesens, noch der Erste Postmeister; denn sein Vater Roger, geschichtlich im Jahrhundert vorher, 1451, Ober-Jägermeister Kaisers Friedrich III. bestellte auf dessen Befehl und vor Eröffnung des Feldzugs in Italien, in der Grafschaft Tyrol und dem Herzogthum Steyermark, eigends besoldete und uniformirte Reiter (im folgenden Jahrhundert Postillone genannt s. Kap. 7. Oesterreich), welche die Schreiben des Regenten Stationsweise einander zubrachten, denn in bestimmten Orten wurden Pferde zum Abwechseln auf Kaiserliche Kosten unterhalten. Der Sohn ahmte also überall nur dem Beispiel des Vaters nach. Jener Roger würde folglich als Erfinder des Briefsendens mit abwechselnden Leuten und Pferden — was Cyrus, Augustus, Karl d. Gr. und Ludwig XI. Jahrtausende und hunderte früher auch schon eingeführt hatten — und als Erster Postmeister, dem Wesen nach und zwar in Tyrol y), anzunehmen seyn, wenn nicht schon früher dieselben Einrichtungen in Deutschland und Preussen vorhanden gewesen wären, ohne den Namen: Posten zu führen, den Niemand kannte.

Weit entfernt, das Verdienstliche der Taxisschen Anordnungen jener Zeit herabzuwürdigen, ist nur meine Absicht, zu überzeugen, daß diese dokumentirten Thatsachen den Ungrund des Glaubens und der in allen Büchern stehenden Sage aufklären, als ob Franz das Postwesen erfunden habe und erster Postmeister gewesen sey. Das Werthvolle kommt jedoch dem Hoch-

y) Eben dies sagen Posselt, Pütter, das Convers. Lexikon und Vischer, die wahrscheinlich ihre Nachrichten ebenfalls alten Documenten werden entnommen und nicht Einer dem Andern nachgeschrieben haben.

gefeierten unbestritten zu, daß er der Erste war, der, unbekümmert um jedes Hinderniß, einen ununterbrochenen Briefcours durch drei fremde Staaten errichtete und in Deutschland die Namen: Posten und Postmeister, aus Frankreich entliehen, in den Umlauf brachte.

Jedermann zweifelte an dem Fortbestehen und dem Ertrage der Anstalt. Als jedoch die Kaufleute ihre Briefe und Wechsel für ein geringes Postgeld sicher und schnell nach Brabant, Frankreich und Italien befördern konnten und manche kostspielige Reisen ersparten: da strömte eine Menge Briefe zu, die einen ungemein hohen Portogewinn brachten. Die Fürstlichen Höfe Pfalz, Neuburg, Baden, Burgau, Würtemberg, Baiern ꝛc. ꝛc. durch deren Gebiet diese Niederländische Post ging, wurden dadurch gewonnen, daß ihre und ihrer Landesbehörden einzelne Briefe und Briefpacke portofrei mitgenommen wurden. Denn Franz und seine Nachfolger sicherten jedesmal den Landesherren — in deren Besitzungen sie eine Postanstalt errichten wollten — die freie Beförderung des herrschaftlichen Schriftwechsels zu, als eine Vergeltung des freilich eigenmächtig genommenen Durchgangs ihrer Posten. Die Fürsten und deren Regierungsbehörden also benutzten die Posten gern und schützten sie, weil sie ihnen nichts kosteten, nur die Unterthanen mußten bezahlen und somit das Fehlende ausgleichen.

Ulrich, Herzog zu Würtemberg (1498—1550) ward der Haupt-Beförderer dieser spanisch-italienischen Post dadurch, daß er in seinem Lande 4 Stationen — in Kanstadt, Ebersbach, Enz-Weihingen und Knittlingen — jedoch unter seiner Landeshoheit bleibend, erlaubte, und freiwillig die Taxisschen Postbeamten von allen städtischen Lasten und persönlichen Leistungen befreiete, nur mußte der Postmeister in Kanstadt ein Würtembergischer Unterthan und Lutherischer Confession seyn.

Jene Begünstigungen wurden in der Folge der Grund alles Streits und aller Gewaltschritte der Taxisschen Postbeamten. Denn sie eigneten sich in allen Städten und Reichsgebieten jene Befreiungen als ein Monopolium privativum zu und forderten dies als eine sich von selbst verstehende Pflicht der Landesherren und Stadt-Obrigkeiten. Aus diesem Begehren und eigenmäch-

tigen Befreien entstanden die vielen Klagen, Bedrückungen, Rechthabereien und Prozesse.

Die Fortschritte und Ausdehnung dieser Niederländisch-Taxisschen Posten in Seitenzweige, ohne An- und Rückfrage bei den Reichsständen, erregten die Aufmerksamkeit der Landesherren und allerlei Bedenken, besonders als Johann Baptiste del Torro et Tassis vom Kaiser nationalisirt wurde und die deutschklingenden Namen Thurn und Taxis angenommen hatte. Die Reichsstände sahen in diesen Vorschritten eine Gefährdung und einen Abbruch ihrer eigenen Anstalten, und daß ein Fremder wohl gar die Aufhebung der städtischen Briefbestellungen begehren könne.

Karl V. z), gezwungen durch die sehr dringenden Vorstellungen der Reichsfürsten und durch die Wahl-Capitulation, erklärte nicht nur, daß die Hoheitsrechte (Regalien) der Reichsstände aufrecht erhalten und nicht verletzt werden sollten, sondern spricht in dem Bestallungsbrief vom 31. December 1543 allein von einer Niederländischen Post im Reiche, welche der König von Spanien unterhalte und daß „den Taxisschen Boten „und Felleiß a) in jedem Lande und Orte des deutschen

---

z) Die Titulatur Karls V. in seinen Staats-Diplomen ist wegen des Pomphaften und der Zusammenstellung seiner Gebiete merkwürdig, sie ist vollständig in dem seinem Bruder Ferdinand (I.) zu Augsburg d. 8. Sept. 1530 ertheilten Privilegium und lautet: „Wir Karl der Fünfte, von „Gottes Gnaden Römischer Kaiser, zu allen Zeiten Mehrer des Reichs, in „Germanien, Hispanien, (Granada), Doleten (Toledo), Valentz, Gallicien, „Majorca, Hispalis, Sardinien, Cordabe (Cordova), Murcie, Gienis, Al„garbien, Algezier, Gibraltar, der Canarischen vndt Indianischen Inseln „vndt der Terrae firmae, des Oceanischen Meeres, König, Ertz„Hertzog zu Oesterreich, Hertzog zu Burgundt, zu Lothringen, zu Bra„band, zu Steyer, zu Cärndt (Kärnthen), zu Crayn, zu Limburgk, „zu Lützenburg, zu Geldern, zu Calabrien, zu Athenarum, zu Neo„patrien vndt Würtemberg, Graf zu Habspurg, Flandern, Ty„rol, Görtz, Barfillonien, Artois vndt Burgundt (kommt hier zum zwei„tenmal vor), Pfaltz-Graff zu Hennegau, zu Holland, Seeland, Pfirdt, „Kyburgk, zu Namur, zu Rosilien, Territan, vndt zu Zütphen, Landt„graff zu Elsaß, Marggraff zu Burgau, zu Alstein, Gorrian, vndt des „heyl. Röm. Reichs Fürst zu Schwaben, Cathalonia, Asturia, Herr zu „Frießlandt, der Windischen Mark, zu Pottenau, Biscaja, Solins, Mo„rea, Trypoli vndt Mecthen (Mekka) ꝛc. ꝛc. Bekennen für Uns u. s. w".

a) Felleisen, damals auch Velus genannt, z. B.: „das Velus ist sehr zurissen ankommen in Waiblingen". (Notiz im Stundenzettel).

„Reichs ungehinderte Passirung vndt Oeffnung, Pferde
„vndt Nothdurfft gegeben werden".

Ferdinand I. ging jedoch weiter und Befehlsweise. Er bestätigte in der Urkunde d. d. Wien den 21. August 1563 den Bestallungsbrief für den Leonhard von Taxis, und ermahnte sämmtliche Reichsfürsten: „den Reichsposten so gemelter „König (Philipp I.) zu Hispanien allein besoldet, „in allen Landen, Städten, Märckten, Flecken, Gebieten „vndt Verwaltungen bei Nacht vndt Tage Päße (freien „Durchgang) vndt Oeffnung gegeben werden solle ɛc. ɛc. „alß lieb Euer jedem sey, Vnser vndt des Reichs schwere „Ungnad vndt Straff zue vermeyden" ɛc. ɛc.

Dies Patent führte Taxis jedesmal als Grundgesetz für alle Deutsche Fürsten und Reichsstädte an und stützte seine Forderungen darauf, ohne die Regalien der Betheiligten zu beachten, die das Reichs-Oberhaupt doch in keinem Fall rechtlich schmälern konnte, auch ohne anerkennen zu wollen, daß ein Gesetz des Kaisers, ohne Zustimmung aller Reichsstände, kein Reichsgesetz, mithin ungültig sey. Ferdinands Absicht war eigentlich, zu verhindern, daß das Reichs-Postwesen nicht durch die Grille, oder den Starrsinn eines Fürsten oder dessen Kanzlers, gehemmt werden möchte, nicht aber, daß nun Niemand anders als Taxis Posten anlegen dürfe. In der ganzen Urkunde ist keine Spur dieses Verbots.

Noch ging die Spanisch-Brüsseler Post wöchentlich einmal mit einer Seitenpost von Rheinhausen nach Speyer. Im J. 1580 entstanden schon die reitenden Posten von Cöln nach Kreuznach und von Rheinhausen nach Frankfurt a. M. Starke Briefpakete wurden Unzenweise mit dem halben Briefporto, Acten Pfundweise mit $1\frac{1}{2}$ Thaler austaxirt. Die Absicht bei Errichtung der Course war allein auf das Befördern der Briefe gerichtet.

Aller Unterstützung und reichlichen Einnahme ungeachtet gerieth dies Postwesen von Jahr zu Jahr in Verfall, auch die Geldzuschüsse aus Spanien blieben aus wegen der Unruhen in den Niederlanden. Die General-Postmeister fanden sich daher bedrängt, die Post-Einkünfte zu ihrer Selbsterhaltung zu verwenden. Aus demselben Grunde bezahlten sie weder Dienstausgaben, noch Rückstände und besoldeten keinen Beamten, begehrten aber dennoch von den Posthaltern, die Posten fortzuschaffen. Diese

Verwaltung ließ allerdings einer Auflösung der ganzen Anstalt entgegensehen. Da trat im J. 1586 der vormalige Taxische Postmeister Jacob Henot aus Cöln, mit dem Vorschlage auf, daß der Kaiser (Rudolf II.) das ganze Reichs-Postwesen übernehmen möge. Man war unschlüssig, und überließ endlich dem Projectmacher das Reformiren. Er hatte manchen Widerspenstigen zu begütigen, denn auch die Posthalter im Würtembergischen versagten das Fortbringen der reitenden Post ohne Bezahlung des Rückstandes. Aber Henots eingeführte neue Anstalten vermehrten sogar das Verderben, und den Widerwillen und Unfrieden aller Betheiligten.

---

§. 3.

Wachsthum und Fortschreiten.

In jenem Bedrängniß fand der Kaiser und Beschützer eine Abhilfe dringend nöthig, welche jedoch die Grundsätze des deutschen Staatsrechts vollends schwächte. Rudolph ernannte nämlich durch das Patent in Prag, den 16. Junius 1595 den Leonhard v. Taxis zum Reichs-General-Erb-Postmeister und Reichs-Freiherrn, mithin zum Inhaber und Oberhaupt aller Postanstalten in ganz Deutschland. Zudem wurden alle Reichsfürsten aufgefordert, die Taxisschen, nun

Kaiserlichen Reichsposten,

in ihre Gebiete aufzunehmen (v. Beust Post-Regal B. II. S. 945).

Durch dies Patent wurden also alle Landesposten der Fürsten und Reichsstände dem Taxisschen Hause untergeordnet, jede Privatpost für aufhörend, jede Weigerung für ein Reichsvergehen und jenes spanisch-taxische Postwesen für ein National- und Reichs-Institut erklärt.

Die jenem Henot im J. 1586 zur Verbesserung überlassenen Postanstalten wurden noch mehr zerrüttet, nach 11 Jahren 1597 mußte Leonhard die Leitung wieder übernehmen. Auf sein Andringen erschien am 6. November d. J. das zweite furchtbare Patent des Kaisers (Rudolph) mit dem Befehl an alle Reichsstände, den Reichsposten, als einem „hochbefreiten „Kaiserlichen Regal, keinen Eintrag, Hinderniß oder Nach-

theil zu thun", und die (bis dahin so nützlich gewesenen) Metzgerposten und alles Botenwesen der Handelsleute abzuschaffen. Auch wurde das Reichspost-Generalat bevollmächtiget, die Metzger und Botenläufer verfolgen, verhaften und bestrafen zu lassen.

Ganz Deutschland gerieth in Aufruhr und Bewegung, denn die Beschränkung der Regalien aller Reichsfürsten, die fremde Gerichtsbarkeit über ihre Landes-Postbeamten und Unterthanen und die Vernichtung des Nahrungszweigs so vieler Leute und Familien der untern Volksklasse, waren laut ausgesprochen, um — die Ehre und den Unterhalt einer ausländischen Familie und das Bestehen einer nach der Reichs-Verfassung widerrechtlich eingeführten fremden Anstalt zu sichern.

Erzürnt über diese Zumuthungen antwortete der Herzog Friedrich von Würtemberg, im Einverständniß der Mitfürsten, im Mai 1598 eigenhändig auf das Patent:

„Weil es keine Schuldigkeit ist, darf man auch „nicht pariren, wie Wir es dann auch nicht thun „werden, oder Ihro Majestät für die Posten bitten, selbe anders wohin zu legen, dann wie es „vor alters gehalten worden, so bleibt es". (v. Beust B. I. S. 118).

Und so blieb es auch, Niemand gehorchte. Das so kräftig unterstützte Reichspostwesen sank diesem zufolge, immer tiefer in Schulden und schien am Schlusse des Jahrhunderts dem Verschwinden nahe zu seyn, obgleich viele Fürsten, ihres Privat-Vortheils wegen, sogenannte Adjuta di costa (Zuschüsse) gaben und die Posthäuser und Postbeamten von allen städtischen Abgaben und Lasten befreieten. Die Einnahme mußte allerdings gering ausfallen und die Post zu Grunde gehen, weil, wie schon gesagt, die Briefpakete fast aller Landesfürsten und deren Behörden unentgeltlich befördert wurden, der Ertrag bloß aus dem höchst kümmerlichen Briefwechsel der Unterthanen entstand, jeder tarissche Postbeamte sich zu entschädigen suchte und weder eine strenge Ober-Aufsicht, noch Ordnung und Pflicht-Ausübung herrschten. Jeder that, was er wollte, der Oberherr wohnte weit entfernt in einem fremden Lande.

Das Reichs-Oberhaupt mußte von neuem der Verarmung vorbeugen und zur Rettung beitragen. Kaiser Matthias er-

nannte 1611 den Lamorald b) von Taxis (Sohn jenes Leonhards) zum Kaiserlichen Truchses (Hofmarschall) und erneuerte das Verbot seines Vorfahren Rudolfs v. 1597. Er ertheilte Jenem die Reichsgräfliche Würde und begnadigte denselben mit dem erblichen Amte eines Reichs-General Postmeisters in Deutschland durch den Lehnbrief d. d. Prag den 27. Julius 1615 mit dem begleitenden Gebot an alle geist- und weltliche Fürsten:

„daß sie die (von Taxis) nicht hindern, irren,
„anfechten, oder beschweren, sondern sich dessen
„geruhlig freuen, niessen, (genießen) nutzen vndt
„gebrauchen lassen". (v. Beust Th. II. Abschn. V.

S. 946 und Corpus Juris publ. academ. pag. 816).

Mit dieser Erbbelehnung im J. 1615 und nicht früher fangen erst die Befugnisse des Hauses Taxis in Deutschland an, denn vorher waren die Taxisschen Posten dem ursprünglichen Zwecke und Namen nach, Königlich Spanische, folglich ausländische, fremdherrliche Posten. Durch das Erblehn traten sie erst in die Gültigkeit und das Wesen einer Deutschen und Reichs-Anstalt, wobei jedoch von der rechtlichen Befugniß des Kaisers — ein solches Reichslehn, ohne Einstimmung der Reichsfürsten-Gesammtheit zu ertheilen — nicht die Rede war.

Der Hochbeglückte hatte jedoch sieben Tage zuvor in einem ausgestellten Revers v. 20. Julius 1615 (im Corpus Juris publici p. 817 und v. Beust Th. II. Abschn. VI. S. 948) für sich und seine Nachfolger im Lehn versichern und angeloben müssen, den Herrn Johann Schweickardten, Ertz-Bischofen und Churfürsten von Maynz und desselben Nachkommen am Ertz-Cantzler-Amt als seinen Director, Protector und zweites Oberhaupt zu erkennen und demselben zu gehorsamen c), neue Course

b) Dieser Lamoral war bis zum Tode seines Vaters (1615) Kaiserlicher Hof-Postmeister in Wien. Ihm gebührte die Nachfolge, doch das Oesterreichische Kabinet gestattete keine Bedingung, ihm blieb mithin nur die Wahl, entweder das zu bleiben, was er war, oder das hohe Ehrenamt mit der großen Verkürzung seines Unterhalts anzunehmen. Er unterschrieb den gräulichen Revers, zugleich als Einleitung der Prozesse mit seinem Feind und Nachfolger, dem Freiherrn v. Paar. (s. Oesterreich, Kap. 7).

c) Kurmainz hatte sich die Protection über das Reichs-Postwesen eigenmächtig zugeeignet. Der Kaiser beschloß in Reichssachen nichts ohne den Rath und ohne Vorwissen des Reichs-Erzkanzlers, Kurfürsten von Mainz.

von Cöln und Frankfurt a. M. nach Nürnberg und Böhmen zu errichten, alle Kaiserliche Stafetten und den Schriftwechsel des Kaisers, dessen Familie, Hofstaats und der Landesbehörden, sogar die Briefe der Officiere und Kaiserlichen Räthe umsonst befördern zu lassen und die Oesterreichischen Postämter nicht anzufechten und zu beeinträchtigen,

> „immaßen Seine Majestät Dero eigenes Postwesen
> „im ganzen Ertzherzogthumb Oesterreich, in Böhmen vndt
> „allen Erbländern für Sich behalten vndt von
> „dem Reichs-Postwesen abgesondert wissen wol-
> „len rc.“ So steht im v. Beust Post-Regal: Dagegen

im Corp. jur. publ. pag. 818:

> „zuförderst aber Ihro Kayserlichen Majestät Hoff- und
> „Nieder-Oesterreichischen Post-Aemtern keinen Eintrag,
> „Irrung, Verhinderniß oder Beschwerung, wie und auf
> „was Weiß solches immer geschehen und zugehen möchte,
> „thun oder zufügen solle noch wolle, sintemahln mehr
> „höchstgemeldte Kayserliche Majestät, für sich und Dero-
> „selben Nachkommen am Reich, und Dero Hochlöbliches
> „Hauß Oesterreich, vorberührte Hoff- und Nieder-Oester-
> „reichische Post-Aemter, von angezogener Gnad, Bewil-
> „ligung und Verleihung (Belehnung), gäntzlich abgeson-

Als Lamoral von Taxis um die Reichs-Belehnung bat, erließ deshalb Kaiser Matthias das Schreiben vom 12. August, und da dies Schreiben in der von Kurmainz abhängenden Reichskanzlei ausgefertiget wurde; so sorgte der Kurfürst zugleich für sich und sein Ansehn und ließ in den Lehnbrief und in den von Taxis auszustellenden Revers einrücken:

> „daß der Reichs-General-Postmeister seinen gehörigen Respect und
> „Ansehen in alle Wege auf den Erzbischofen und Kurfürsten zu Mayntz,
> „als durch Germanien Erzkanzlern, seinen gnädigsten Herrn, zu ha-
> „ben und zu halten verpflichtet sey“.

Als Folge und Bestätigungen erschienen denn die ebenfalls in der (Mainzischen) Reichs-Kanzlei ausgefertigten Schreiben Ferdinands II. v. 4. Oct. 1626 und in einem andern an den Kurfürsten mit den Worten:

> „kraft Dero tragenden Erzkanzleramts und habenden Protection
> „und Schutz-Gerechtsame über das Reichs-Postregale
> „jedes Orts.“

So ist Kurmainz durch sich selbst zum Post-Protectorat gekommen und hat dasselbe oft weit genug ausgedehnt zum Nutzen des Hauses Taxis, denn dem Ersten Kurfürsten Deutschlands stand man eher etwas zu und ließ sich von ihm eine Zunöthigung gefallen.

„dert und ausgeschlossen, und darunter im wenigsten be„griffen und verstanden haben wollen“.

Man ersieht aus dem Edict und dem Reverse, wie eigenmächtig der Kaiser den Reichsfürsten eine fremde Anstalt aufbürdete, und wie löblich und vorsichtig er seine Erbstaaten ausschloß, damit nicht die in seinen Ländern aufkommenden Postgelder einem Fremden zu Theil würden. Eine zweite Ungerechtigkeit des Kaisers lag auch gegen Taxis in dieser Ausnahme, daß er den Lamoral zum Post-Chef von ganz Deutschland und im Reich ernannte, aber gleichwohl das Erzherzogthum Oesterreich von dessen Post-Gebiet ausschloß, als ob Oesterreich nicht zu Deutschland und dem (damaligen) Reiche gehöre.

Der thätige Graf Lamoral, angewiesen auf das übrige Deutschland, erfüllt voll Aussicht und Hoffnung, glaubte die Befugniß zu haben, in Folge der Kaiserlichen Bevollmächtigung, seine Posten überall hin auszubreiten, Postcourse nach den Haupt-Handelsstädten Cöln, Erfurt, und von Frankfurt a. M. nach Wien, Prag, Nürnberg, Leipzig und Hamburg zu gründen, und hier ein Reichs-Postamt zu errichten. Norddeutschland blieb vor der Hand verschont, die Fürsten dort waren zu kräftig, auch von des Kaisers Macht zu weit entlegen, als daß er so geradezu und gewaltthätig hätte verfahren dürfen. Jedoch beging Lamoral die Unvorsicht, in den vorzüglichsten Städten nur seine Landsleute, die Italiener, auch Niederländer und Spanier als Postmeister anzustellen d), die nicht Ein Wort deutsch verstanden.

Dies Vorziehen der Fremden und das Zurückstoßen der Eingebornen erbitterten Jedermann und gaben die Veranlassung zum Haß und den unaufhörlichen Widerstrebungen der Landesherren und Einwohner.

Denn Kraft des Kaiserlichen Schutzes und jener Patente und Bevollmächtigung handelten die dreisten Ausländer, ohne die städtischen und bürgerlichen Verhältnisse und Verfassungen, die Privilegien der Städte und deren uraltes Botenwesen zu beach-

---

d) Der Postchef Taxis und seine Familie sprachen und schrieben nur italienisch und französisch, und ließen die Verfügungen von ihrem Secretär ins Deutsche übersetzen. Auch Brüssel blieb ihr Wohnsitz, wohin alle Gelder flossen; um die Verwaltung der Posten in Deutschland bekümmerte sich der Postchef nicht. Er vertraute Anstalten und Leitung den von ihm bestellten Ober-Postbehörden, (größtentheils Ausländern) die gerade alles Unwesen herbeiführten und unterhielten.

ten, und gingen zugleich so ungestüm und vorgreifend zu Werke, daß schon im ersten Jahr der Niederlassung (1616) die Magistrate sich bitter über das herrische und gewaltthätige Benehmen der Reichs-Postverwalter beschwerten e), und viele Kreisstände die Aufnahme der Reichsposten geradehin versagten. Der Haß wurde schon dadurch gerechtfertiget, daß Graf Lamoral in jenem Reverse vom 20. Julius 1615 sich ausdrücklich und bündigst verpflichtet hatte, (hier wörtlich aus dem Corp. juris publ. acad. pag. 818):

> „daß nehmlich ich und meine Erben ꝛc. ꝛc. auch die „von Alters gebräuchige ordinaire Posten eines und andern Orts, nach Nothdurfft fleißig bestellen, und in ihrem hergebrachten Esse erhalten, dabeneben auch die von Ihro Kayserlichen Majestät verordnete Staffeten“ ꝛc. ꝛc.
>
> Lamoral von Taxis,
> Freyherr.

Diese verbriefte Angelobung des Hauses Taxis enthält unzweideutig und feierlich:

> das eigenthümliche Botenwesen derjenigen Reichs- und Handelsstädte, die seine Postanstalten aufnehmen würden, nicht anzufechten, sondern jedem Einwohner freizustellen, ihre nach Oertern innerhalb Deutschland gerichteten Briefe entweder mit der eigenen, oder der Taxisschen Post zu senden.

Die Reichs-Postbeamten mußten sogar eidlich angeloben:

> in jedem Orte das städtische Botenwesen in seinem Esse zu belassen.

Aber das Uebergewicht und der Glaube an die Alleinherrschaft der Reichspost ließen den Postregenten und seine Beamten verkennen, daß ein vorsätzlicher Eid- und Wortbruch in ihrem Verfahren lagen.

Ein Jahr nach der Thronbesteigung Ferdinands II. (28. August 1619) bewirkte Graf Lamoral ein zweites Verbot aller

e) So prozessirte z. B. der Magistrat in Nürnberg gegen den Reichs-Postmeister Max. Baizon von Pinzona und den Taxisschen Post-Commissar Johann Coesfeld, der dort die Posten errichtete. Der Magistrat erhielt, nach vieljähriger Schreiberei, wie billig, Unrecht, weil er dem Kaiserl. Willen sich nicht fügte.

Privatposten und einen ziemlich nachdrücklichen Befehl, die Reichsposten überall aufzunehmen. Der Kaiser gab auch dadurch ein neues Merkmal seines Wohlwollens, daß er 1621 das Postlehn auf die weibliche Nachkommenschaft des von Taxis ausdehnte, und durch ein geschärftes Edict v. 12. Januar 1623 den Städtischen, den Metzger- und andern von Taxis nicht verpflichteten Boten „die Fortführung der Briefe vndt Sachen „zue Roß vndt zue Fuß, vndt das Abwechßeln vndt Posthörnle- „führen" streng untersagte und verpönte.

Jedoch blieben alle Maßregeln ohne Segen. Denn aller Begünstigungen ungeachtet, kam das Reichs-Postwesen immer tiefer ins Gedränge und in Geldnoth, weil der standesmäßige Aufwand des Chefs, die Besoldungen der ohne Aufsicht handelnden Beamten, die nicht zum Besten eingerichtete Geschäftsführung — von der das Oberhaupt nicht Kenntniß nehmen mochte — vorzüglich der Haß der Einwohner gegen die fremden Post-Officialen, die sich aller Orten mit ihren Anstalten gewaltsam eindrängten und stets mit Trotz und Hoffarth verfuhren, die Werkzeuge des Verderbens waren. In solchem Zustande konnte kein gewinnreicher Erfolg erreicht werden.

Besonders geriethen die Reichsposten gerade in zwei der größten Handelsstädte — Cöln und Nürnberg — in Abnahme, er selbst, Graf Lamoral, fast in Verzweiflung. Nur ein Mann konnte ihn und alles retten, der kluge und bewährt erfahrne Postmeister v. d. Birghden in Frankfurt a. M., den Lamoral in einem Briefe d. d. Lüttich d. 12. Mai 1623 zu sich berief und der sich bestrebte, die Wünsche seines Oberherrn redlich zu erfüllen, die schädlichen und unnützen Einrichtungen jenes Henot abzuschaffen und das Reichs-Postwesen trefflich zu ordnen.

Der neunzigjährige, von so vielen Unfällen tief gebeugte Greis starb noch in demselben Jahre. Sein Sohn Leonhard II. folgte ihm in der Würde. Der Vater hatte zwar 1615 vor der Uebernahme des erblichen Reichs-General-Postamts, in dem Reverse v. 20. Julius auf die Posten in den Kaiserlichen Erbstaaten verzichten müssen, der Sohn hegte aber fortwährend die Hoffnung, durch seine Verbindungen am Hofe und bestärkt durch die vertraulichen Zusicherungen einiger Großen in Wien, mit jener Erbbelehnung des Oesterreichischen Postwesens dennoch beglückt zu werden. Aber seine Widersacher siegten, die Familie des Reichsfreiherrn v. Paar — ebenfalls aus dem Mai-

ländischen gebürtig (s. Oesterreich) — hatte mächtigere Gönner. So war denn diese Hoffnung gescheitert und auf immer die Aussicht vernichtet, im ganzen Deutschland Postgebietender zu seyn.

Der dreißigjährige Krieg hatte den 23. Mai 1618 mit dem Aufstande in Prag begonnen, Schlachten wurden geliefert, Süd- und Mittel-Deutschland standen im Kampf gegen einander, die Fürsten wurden überall bedrängt. In diesen Schrecknissen erhob sich das Glück des Hauses Taxis. Denn unter dem Schutz des Kaisers, thätig unterstützt von den furchtbaren Heerführern der Ligue, war jedes Sträuben gegen die Aufnahme der Reichsposten ein Hochverrath, jedes Hemmen des Schaltens und Waltens der Taxisschen Beamten ein Staatsverbrechen.

Allerdings war das Bestreben des Reichspost-Generalats — in einem so günstigen Zeitpunkt seine Anstalten auszubreiten und in jeder Stadt sein Postwesen zu besitzen — insofern nicht zu verargen, weil nur das Postwesen allein den ihm vom Kaiser angewiesenen einzigen Nahrungszweig enthielt, von dem die gräfliche Familie leben sollte und mußte, denn als Fremdlinge besaßen sie weder eine Standesherrschaft, noch ein einträgliches Landgebiet im deutschen Reiche. Eben, um den Nahrungsstand des Begünstigten nicht verkümmern zu lassen, mußte, selbst mit dem Untergange der Eingebornen, jedes Stören und Beeinträchtigen unterdrückt und bestraft werden.

Um dies zuerst mit Glimpf einzuleiten, wurden die Reichsstände Cöln, Mainz, Hamburg, Lübeck, Bremen, Hessen, Sachsen, Braunschweig, Holstein, Mecklenburg rc. rc. unterm 23. November 1627 ersucht: „dem Grafen Leonhard v. Taxis unverweigerlich zu verwilligen, seine Posten dort einzuführen „und demselben behülflich zu seyn." Auch im folgenden Monat, den 17. December, ermahnt, in ihren Bezirken Taxissche Posten errichten zu lassen, mit dem ausdrücklichen Zusatz, daß der Graf nach eigenem Gefallen Beamte — also Ausländer — anstellen könne.

Die vielen Gegenvorstellungen der Stände: die Privilegien der Städte und das alte Botenwesen beizubehalten, blieben unbeachtet, und die Sünden der Post-Officialen ungerügt; um die Schreier aber in etwas zu besänftigen, führte der Postchef im

J. 1628 eine neue Portotax-Ordnung ein, die so lange befolgt wurde, bis sich der Lärm gelegt hatte.

Doch dieser erhob sich nach wenigen Jahren von neuem auf die bittre Klagen der Kaufleute. Zufolge der vielen empörenden Vorgänge, erklärte das Churfürsten-Collegium in seinem Reichs-Gutachten v. 12. Januar 1637 an den Kaiser:

„daß an allen Orten, wo keine ordinäre — d. h. Taxische — „Posten durchgehen oder angestellt seyen, die „Anordnung der reitenden, oder zu Fuß gehenden Boten „der Städte billig zu belassen, und den Ständen selbst, „durch deren Territoria solche Anordnung zu machen, „kraft ihrer Regalien, damit (mit welchen) sie vom „Reich belehnt, heimzustellen sey".

Erzürnt über dies Ansinnen, erließ Ferdinand III. im Gefühl seiner Macht, am 12. August 1637 ein noch schärferes Mandat, daß alle Stadtbotenhäuser und Botenläufer — die in Frankfurt a. M. ausgenommen — sogleich abgeschafft werden sollten. Die Klagen der Reichsstädte über die Ungebührnisse und strafbare Aufführung der Reichspost-Officialen waren in jedem Jahr dieselben. „Ueberhaupt wurde geklagt, schreibt Posselt, „daß von solchen gewaltthätig eingesetzten fremden Postbedienten unerträglicher Trutz, Hochmuth und Verdruß gegen die „Stadt-Obrigkeiten ausgeübt werden" rc. rc. Weder der Kaiserliche Hof, noch die Reichsgerichte, nahmen Kenntniß von den Beschwerden, an Untersuchung und Bestrafung dachte Niemand.

Dies Gewirre wollte der hochgelehrte Graf Leonhard II. benutzen, sein untergeordnetes Verhältniß zum Kurfürsten von Mainz zu mildern, und die Protection nicht auf die Leitung und Verwaltung (Directionem et Administrationem) des Reichspostwesens ausgedehnt wissen, weil beide ihm vom Kaiser als ein Erblehn wären zugetheilt worden, mithin Kurmainz nichts mehr als ein Beschützer und Vertheidiger der Freiheiten und Befugnisse der Reichspost-Anstalten sey. Dabei blieb es, indem man schwieg, aber Lamoral II. Claudius Franz mußte am 16. März 1647 dennoch einen eben solchen heillosen Revers, wie sein Ahnherr Lamoral (unterm 20. Julius 1615), ausstellen, in welchem er für sich und seine Nachkommen, nächst dem Kaiser, auch jenen Kurfürsten für seinen Oberherrn anerkannte und auf die Oesterreichischen Posten auf immer verzichtete.

Die Reichspost-Anstalten wurden im Süden Deutschlands von Jahr zu Jahr drückender, denn Kaiser **Ferdinand** hatte sogar geboten, die Reichspost-Beamten mit aller Einquartirung, Servis, Steuern, Schutzgeld und andern Lasten und Abgaben zu verschonen. Die dortigen Landesfürsten mußten schweigen und wegen der Nähe und Allgewalt des Kaiserhofes und dessen Heeresmacht, sich aller Unbill fügen.

Im Norden Deutschlands war es anders. Die freisinnigen Fürsten dort hatten schon längst das Postwesen geeignet gefunden, den Verband mit andern Staaten zu bewirken und besonders den Handel ins Ausland zu befördern. Die Friedens-Unterhandlungen, dem Abschluß nahe, ließen hoffen und erwarten, daß der Verkehr mit Zuversicht erneuert werden könne, da die von dem reichen Fuhrherrn und Postmeister G. **Hinüber** in Hildesheim (s. Hannover) vor 5 und 7 Jahren angelegten fahrenden und reitenden Posten, sogar in diesen unglücklichen Zeiten der Drangsale und des Elends, einen Gewinn einbrachten.

Darum errichteten denn auch 1647 die Fürstlichen Häuser Sachsen, Hessenkassel, Braunschweig (Hannover) und Brandenburg ꝛc. ꝛc. wie zum Theil schon früher, neue eigene Landesposten, ohne sich an die Angriffe des Reichspost-Generals und an die Verbote des Kaisers zu kehren. Sie wollten durch eigene Kraft, nicht fremde Aushilfe, die noch vorhandenen Mittel klüglich benutzen, den Wohlstand ihres Volks zu gründen, zu sichern, und Thätigkeit und regen Trieb zum Besserwerden beleben.

Die Erfüllung des Wunsches aller gegen das Reichspostwesen verbündeten Reichsstände konnte nur allein von den Friedensgesandten in Münster eingeleitet und durchgesetzt werden. Die Schwedischen Abgeordneten bestrebten sich zwar, mit Ernst und kraftvollen Reden die Freiheit und vorigen Post-Rechte der Städte und Gebiete auszuwirken, oder wenigstens die Mißbräuche abzustellen und festzusetzen: „daß das Post-Generalat zum Unterhalt „des Reichs-Cammergerichts und zur Zahlung der Reichssteuern „mit beitragen müsse". Aber die Kaiserlichen Gesandten und Churmainz wußten auszuweichen und mit Gewandtheit und allerlei Erklärungen der Kaiserlichen Reservat-Rechte, die nicht angegeben würden, weil keine über **ein Kaiserliches Postwesen** vorhanden waren, die Stimmenden so zu lenken, daß diese Angelegenheit als Friedensartikel unterdrückt und der Erörterung auf einem künftigen Reichstage vorbehalten wurde.

So blieb Graf Taxis von neuem Sieger, und drang nun auf die unbeschränkte Befreiung der Reichspost-Beamten von der Gerichtsbarkeit der Landesherren, und den städtischen Lasten, verlangte jene als Schuldigkeit, und machte ein Monopolium privativum aus allem, was früher von den Städten und Regenten als eine unverbindliche Wohlthat vergönnt worden war.

Einige Reichsfürsten fanden dies zu weit gegangen. Das Reichs-General-Postamt hatte zwar durch jenen Seitenweg des Kaiserlichen Hofes und des Churfürsten scheinbar das Uebergewicht errungen, aber der Art. V. §. 56. und der Art. VIII. §. 1. des Westphälischen Friedens zu Münster und Osnabrück vom 14 October 1648 erkannten den Reichsfürsten Deutschlands die unbeschränkte Oberhoheit (Souverainitaet) ihres Staats zu; und untergruben folglich gerade die Grundfeste des Taxisschen Postgebäudes. Beide §§. beschränkten nämlich die Gewalt des Reichspostwesens insofern, daß denjenigen Reichsgebieten, in welchen noch keine Taxissche Posten vorhanden waren, solche nicht aufgedrungen werden könnten und sollten.

Die Erste goldne Zeit der Reichspost-Gewalt war somit vorüber und deren voraus zu sehender Verfall durch eben jene diplomatische Ausbeugen und Verschieben, und durch die unbegründeten Reden der Kaiserlichen Minister selbst verschuldet worden. Denn diese Einsichtsvollen und Behutsamen dachten nicht einmal daran, das Wohl des Hauses Taxis dadurch zu gründen, daß sie demselben ein Fürstenthum, oder nur eine Grafschaft, aus einem der säcularisirten geistlichen Länder in Deutschland gebildet, auswirkten, was unbedenklich gelungen seyn würde, damit der Postchef, als deutscher Reichsfürst mit Land und Unterthanen, zur Zahl der Reichsstände gehörte und als solcher sein Reichspostwesen weniger schwierig aufrecht erhalten konnte. Ein solcher Zeitpunkt ist nimmer zurückgekehrt.

Im Gefühl seiner Hoheit und Würde trat, nach dem Friedensschluß, zuerst Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg, im folgenden Jahr 1649 mit dem Behaupten seiner landesherrlichen Gerechtsame auf, widerstritt jeder Anfechtung seines Postregals (s. Kap. 3. §. 8., besonders Abth. III. Abschn. II. §. 5. den Schluß) und bereitete im voraus das allmählige Sinken des noch vor kurzem mächtigen Hauses Taxis. Kursachsen, Braunschweig und Hessen folgten dem Vorbilde, wenn gleich nicht mit derselben Kraft und dem nämlichen Erfolge.

Neue Posten entstanden hier und dort, die Furcht vor der Kaiserlichen Macht hatte nachgelassen, die Anfechtungen des Reichs-post-Generalats wurden mit Vorbereitung und Fassung erwartet. Die Form des Kampfs hatte sich anders gestaltet.

Zwölf Jahr nachher erschien am 28. Mai 1660 das (damals sogenannte) Schreckenspatent Kaisers Leopold I., welches alle eigene (Landesherrliche) Posthäuser, Briefsammlungen, Privat-, Neben- und Metzger-Posten, fahrend, reitend und zu Fuß, aufhob, und in höchst ungnädigen starken Ausdrücken jede Beschränkung, wohl gar die Hemmung der Kaiserlichen Reichspost-Anstalten, bei 100 Mark löthigen Goldes (16,000 Thaler), verbot.

In diesem Patent wird geradehin verkündiget, daß die Taxischen Beamten in vielen, besonders Reichsstädten, verhaftet und bestraft, den Reichs-Postillonen die Briefe und Pakete gewaltsam weggenommen, und durch die eigenen Landesfürstlichen und Stadt-Posten ausgetheilt oder weiter befördert, sogar von den Kanzeln den Gemeinden jeder Umgang mit den Taxischen Post-Offizialen sey untersagt worden. Diese Befehdungen waren allerdings hart und streng, aber aus den Beschwerden der Fürsten, Stände, Städte und Gemeinden, alle übereinstimmend, ergab sich denn auch, daß die Angeklagten sich über alle städtische und polizeiliche Anordnungen und Verfassungen hinwegsetzten, das Porto willkührlich vertheuerten, sich Anmaßungen erlaubten, jede Achtung gegen andre Stände verletzten, keine andre Gerichtsbarkeit, selbst in häuslicher Beziehung, als die ihres Postchefs anerkennen und ein unbeschränkter fremder Staat im Staat seyn wollten. So lauten die in manchen Städte-Registraturen noch vorhandenen gedruckten und geschriebenen Anzeigen und Klagen der betheiligten Stände. Der Freimuth in den Vorwürfen und Schilderungen war zugleich die ernste Folge und Ahndung der von jenen Kaiserlichen Gesandten in den Unterhandlungen zum Westphälischen Frieden verschmäheten Offenheit und der gänzlichen Verleugnung eines wohlmeinenden Sinnes.

Der gegenseitige Groll, die Feindseligkeiten und ausgelassene Wuth gegen die Verhaßten, ließen höchst bedenkliche Folgen fürchten. Doch der umsichtige Graf Lamoral wußte diesen vorzubeugen und durch ein gemüthliches Erläutern des Trefflichen und überaus Nützlichen seiner Anstalten den Zweifler und sich Sträubenden zu gewinnen. Solche künstliche Unternehmungen glückten freilich nicht immer, wie Würtemberg, Hessen, Braunschweig

und Brandenburg überzeugten, denn Würtemberg z. B. erörterte ganz unumwunden, daß die Reichsstände berechtigt wären, Landesposten einzurichten.

Kaiser Leopold (I.), dem Hause Taxis vorzüglich gewogen, hegte schon seit Jahren den Vorsatz, dasselbe auf einen höhern Standpunkt der Ehre und des Ansehens zu stellen, um dadurch für dessen Wirken mehr Kraft und Gewicht bei den untern Reichsständen zu erreichen, und in dieser Auszeichnung zugleich der Reichspost-Anstalt eine größere Würde zu geben. Durch diese Gründe bewogen und aus persönlicher Zuneigung, ernannte Deutschlands Oberhaupt am 4. October 1695 f) den Reichsgrafen, spanischen Granden und Reichs-General-Erb-Postmeister **Eugen Alexander Franz** von Thurn und Taxis — Sohn und Nachfolger des 1673 entschlafenen **Lamorals** — zum **Reichsfürsten in Deutschland**. **Leopold** war sogar Willens, diesen Erhobenen in den Reichsfürsten-Rath aufnehmen zu lassen und ihm ein neuzuschaffendes Erz-Amt — das eines Erz-General-Postmeisters im Reich — zu verleihen, wenn nur ein erledigtes Lehnfürstenthum in Deutschland zur Hand, und nicht ein sehr gefährlicher Zwiespalt zwischen dem Reichs-Oberhaupt und allen Reichsständen zu fürchten gewesen wären.

Der

---

f) **Klüber** und **Vischer** (in seiner Zeittafel S. 23) sagen irrthümlich neun Jahr früher, 1686. Der Kaiser selbst meldet diese Standes-Erhebung seinem Oheim, dem Kurfürsten **Friedrich** III, von Brandenburg (nachmaligen König **Friedrich** I. v. Preussen) in einem Schreiben d. d. Wien den 18. Jan. 1696 wörtlich: „Waßmaßen wir den vierten Oc-„tobris negst abgewichenen jahrs (1695) den Hoch-„vndt Wohlgebornen Unsern vndt des Reichs lieben ge-„treuen Eugeni Alexander Graffen von Thurn vndt Ta-„xis Erb-General-Postmeister im Reich vndt Niederlan-„den, sowohl in betrachtung seines uralten von vielen „Säculis herrührenden ansehnlichen geschlechts vndt her-„kommens ꝛc. ꝛc. sambt deßen Ehelichen Descendenten „vndt Nachkommen in des Heil. Röm. Reichs Fürsten „Standt erhoben vndt gesezt, ihn auch mit dem Titul Il-„lustris zu teutsch Hochgeborn begnadet haben, ꝛc. ꝛc. Alß „haben Wir Ew. Liebden solches zu notificiren für eine „notturfft (nöthig) erachtet ꝛc. ꝛc". (Das Original in den Post-Archiv-Acten S. 219).

Der Anfang des vorigen Jahrhunderts (1701) war der Beginn einer sichtbaren Abnahme der Macht des Reichs-Postwesens und dagegen des freiern Gebrauchs der Hoheitsrechte deutscher Reichsfürsten. Die Einleitung gab das entstandene Königreich Preussen und dessen Monarch Friedrich I., der in seinen Antworten auf manche Zumuthungen zeigte, was eigentlich ein Reichsstand sey und in welchem gewichtigen Verhältniß er zum Reichs-Oberhaupt stehe.

Der Kaiser seiner Seits hatte übergenug gegen alle Widerwärtigkeiten zu kämpfen und den ihm von Frankreich und England zugedachten Erschütterungen auszuweichen. Schon der Westphälische Friedensschluß (1648) hatte manche Stützsäule der Kaiserlichen Kraft wankend gemacht, die Anhänger entfernter gerückt und besonders den protestantischen Reichsständen einen größern Wirkungskreis in der gesicherten Ober-Landeshoheit und in den Regalien (Hoheitsrechten) zugleich einen freiern Willen und ein thätiges Streben zum Wohl ihres Landes, angewiesen.

Diese Schwächung der Macht der vormals gewaltigen Beherrscher des deutschen Reichs mußte wohl höchst nachtheilig auf die Begünstigten mitwirken, zu denen auch das Taxissche Haus vorzüglich gehörte. Ein Reichsfürst nur dem Namen nach, ohne Fürstenthum, oder doch ohne Besitz eines beträchtlichen Ländergebiets in Deutschland, also ohne Zusammenhang mit dem deutschen Staatskörper, und zu seiner Erhaltung (Subsistenz) nur auf die Einkünfte einer Anstalt angewiesen, die dem Staatsrechte ganz entgegen war, ein solcher Fürst blieb vom Schicksal abhängend, und dem Willen des mächtigern Reichsstandes Preis gegeben. Zwar hatten die vorigen Kaiser durch ihre Alleinmacht und das Wesen ihres Amts und Standpunkts, die Befugnisse der Reichsstände unterdrückt, ob sie gleich als Erzherzoge von Oesterreich den andern Reichsfürsten völlig gleich im Rang und in der Würde waren, aber ein solcher Fürst, nun einzeln dastehend, konnte allein sich nicht selbstständig halten, sein Glanz und Einfluß mußten in dem Wechsel des Staatenzustandes untergehen, obgleich Kaiser Joseph I. in den Ausbrüchen seines Zorns, das nutzlose strafende Patent v. 27. October 1706 in Wien erließ.

Es war überhaupt damals und das ganze Jahrhundert hindurch ein wunderlicher Zustand der Ländergebiete in ganz Süddeutschland und den Staaten am Rhein. Die Meisten zerstückelt in eine Unzahl großer und kleiner Reichsstädte und unmittelbarer Republiken im Taschen-Format, deren totale Besitzung nur Eine Stadt enthielt und innerhalb derselben an dem einen Thore anfing und am gegenüber liegenden aufhörte. Die vormalige Bedeutenheit solcher Freistaaten ergibt sich schon daraus, daß in der Regel 2 auch 3 derselben gemeinschaftlich Einen (nach Belieben uniformirten) **Mann zum Reichsheere** gestellten, und im Gefühl ihrer entscheidenden Wichtigkeit, auch sich für befugt hielten, im siebenjährigen Kriege die Fehde gegen Friedrich II. auszusprechen.

Insgesammt gehorchten diese Standesherrschaften dem Wink und Dräuen des Kaiserlichen Hofes, des Reichshofraths in Wien und am meisten des fürchterlichen, überaus strengen Reichskammergerichts, bei welchem die Prozesse einige Jahrzehende währten und durch dessen Sporteln und Executionen Land und Städte in ungeheure Schuldenlasten sanken.

Die geistlichen Häupter und Herren in Süd- zum Theil auch in Norddeutschland, wohlbegabt mit Abteien, Pfründen und Stiftsgebieten, brauchten nicht für das Befördern ihres Briefwechsels und ihrer Bedürfnisse zu sorgen, denn Fürst Taxis, der fromme Sohn der Kirche, ließ auf seinen Posten alle Schreiben, Habe und Gut des heiligen höhern Clerus schnell und portofrei befördern. Die für jene Gottgeweihete arbeitenden Unterthanen brauchten und hatten nichts zu schreiben.

Die weltlichen hohen Gebieter und deren Kanzleien genossen für ihren Theil ebenfalls die erfreuende Ersparniß des Postgeldes. Der Kaufmann also, der wohlhabende Städter und Güterbesitzer und wer schreiben konnte und mußte, oder sonst dazu Drang und Beruf in sich spürte, zahlten, was nach Willkühr an Porto gefordert wurde, ohne überzeugt zu werden, ob der Brief, oder das Paket richtig und unversehrt dem Empfänger überliefert werde, oder eingehändiget worden sey.

In diesem Strich Landes von des Kaisers Gebiet bis jenseit des Rheins waltete frei und ungestört das thätige Leben der Reichspost-Beamten. Nur Oesterreich allein hatte 1615 und 1647 mit seinem Machtspruch: Bis hieher und nicht weiter! scharf die Gränzlinie gezogen, welche Taxis nicht überschreiten

durfte und dennoch wurde eben dieser Taxis General-Erb-Postmeister im deutschen Reiche vom Kaiserlichen Hofe benannt.

Diese vielen kleinen Gebiete, deren Besitzer und Beherrscher nie gemeinsam dachten und handelten, sind der Grund, warum, selbst von den großen Postcoursen in Süddeutschland, sich wenig oder gar nichts Historisch-Wichtiges sagen läßt. Fast alle Postrouten haben ihre Entstehung entweder dem Ungefähr, oder dem Begehren und Vorschlage eines Reichsstädtischen Magistrats, mit unter auch dem Geschrei eines Reichsfreiherrn zu danken, der das Botenlohn zu andern häuslichen Dingen und zum Ankauf leiblicher Nahrung besser verwenden wollte; viele Poststrecken machten sich auch von selbst, indem man sie stückweise an einander reihete. Frankfurt a. M., Cöln, Nürnberg und Augsburg blieben die Hauptpunkte, deren Postverbindung untereinander und mit Italien, Leipzig, Hamburg und Bremen nur berücksichtiget wurde und werden mußte, weil sie die eigentliche Segensquelle der Posteinkünfte bildeten. Was seitwärts und im Innern des Landes lag, blieb vom Reichs-Postwesen größtentheils unbeachtet.

Wie so ganz als Gegenstück, reichhaltig und merkwürdig, erscheinen die Postenlinien und das Entstehen der Postanstalten im Mittel- und Norddeutschland unter dem kraftvollen Schutz der Landesherren, die seit dem Westphälischen Frieden den hohen Werth und das schwere Gewicht ihres Standes und der Ober-Landeshoheit kannten und geltend machten.

Eben darum waren Brandenburg-Preussen, Sachsen, Braunschweig, Hannover und Hessen nicht willens und durch keine Verheißung großer Vortheile, durch keine Vorschläge und freundliches Zureden gewandter Abgeordneten zu bewegen, die Post-Einkünfte ihres Reichs fremdherrlichen Beamten zu überlassen und deren willkührlichem Benehmen die Einwohner hinzugeben.

Was die Reichspostverwalter, ganz ohne Kenntniß der Landesverfassung und Gewerb-Gegenstände, einführen wollten, war zum Theil schon vorhanden, was Jene in ihrem Fache leisteten, konnte weit besser und dem Lande nützlicher von Eingebornen beschafft, und die erworbene Post-Einnahme wieder zur Wohlfahrt

des eigenen Staats verwendet werden. So sprachen die Gegner des Taxisschen, oder Reichs-Postwesens.

In den Bisthümern Hildesheim, Paderborn, Münster, im Mindenschen, in der Grafschaft Mark und im Cleveschen waren die Reichsposten bloße Durchzüge, oder gerade Courslinien von Bremen und Hamburg nach Brabant, Frankreich, Cöln, Frankfurt a. M. und Nürnberg, seitwärts von diesen Straßen ab bis zum Taxisschen Postgebiet gingen keine Reichsposten, an deren Stelle sorgten die Landes-Regierungen auf eigene Rechnung für die Postverbindung im Innern ihres Bezirks und mit den Nachbarstaaten. Es war überhaupt der Reichspost-Behörde nur darum zu thun, die Hauptstädte, wie z. B. Hildesheim, Hannover, Braunschweig, Minden, Paderborn, Münster, Hamm, Wesel, Osnabrück, Cassel ꝛc. ꝛc. auch minder bedeutende Oerter, wenn solche gerade auf dem Linealstrich eines Postweges lagen, wie z. B. Rinteln, Bückeburg, Nienburg ꝛc. ꝛc. berühren zu können.

Die geistlichen Fürsten in Mainz, Trier und Cöln, und die andern Hochwürdigen Landesherren ließen zwar die Reichs-Postämter nach Gutdünken und einem abgeschlossenen höchst gelinden Vertrage schalten und das Postgeld ihrer Unterthanen außer Landes gehen, sie gestatteten jedoch den Nachbarfürsten, im Stiftsgebiete ebenfalls Stationen zu errichten und Posten jeder Art durchzuführen. So bestanden seit den vorigen Jahrhunderten, z. B. im Hildesheimschen Kurbrandenburgische, Hannöverische und Braunschweigische Postanstalten — im Paderborn- und Münsterschen Hessische, Sächsische, Brandenburgische, Hannöverische Posten nach Holland u. s. w.

In Süddeutschland überzeugten sich die muthigen Fürsten Baierns und Würtembergs, nach manchem vergeblichen Kampf und Sträuben, von der Ohnmacht und Beschränktheit ihrer souveränen Gewalt, sie sahen ihr Bestreben, das Gute zu vollbringen, überall gehemmt, die Segnungen des Münster-Friedens reichten nicht zu ihnen hin, aus diesem Grunde blieben sie und ihre Reichsgenossen bis an Frankreichs Gränze, Post-Vasallen des Hauses Taxis.

---

§. 4.

Höchste Stufe des Reichs-Postwesens.

Die drei schlesischen Kriege (1740—1762) waren durch den Hubertsburger Friedensschluß (15. Febr. 1763) beendet worden, die gegenseitigen Verhältnisse der Regenten hatten eine andre Richtung genommen und Deutschlands Poststaaten sich in drei Abtheilungen geordnet.

Oesterreich blieb mit seinen Erbländern für sich und durch seine Postverfassung und seinen Frankirungszwang bis zu seiner Reichsgränze, streng abgeschieden von allen Nachbarn. — In Norddeutschland besaßen Preussen, Sachsen, Braunschweig, Hannover und Hessen, ohne fremde Zuthat und Einmischung, eigene Landesposten mit freier Ausübung der vollen Ober-Landeshoheit. — Im Süden und Westen, zum Theil in Mitteldeutschland, in allen deutschen Rheinländern, in sämmtlichen Reichsstädten und in den geistlichen Bisthümern Münster, Paderborn, Osnabrück und Hildesheim, herrschten die Reichsposten; zu diesen gehörten noch sämmtliche von Brüssel, Antwerpen, Gent, Mastricht, Lüttich, Aachen, Straßburg und Schafhausen ꝛc. in allen Richtungen gehende Postenzüge nach Bremen, Hamburg, Lübeck, Leipzig ꝛc. ꝛc.

Dies ist der Ueberblick der damaligen Postbezirke; er gewährt zugleich die Ansicht von dem Umfange und der ungemeinen Größe und Ausdehnung der Reichspost- oder Fürstlich Taxisschen Anstalten. Sie hatten mithin den ersten Rang.

Von 1770 bis 1790 stand dies Kaiserliche Reichspost-Generalat noch einmal — im dreißigjährigen Kriege zuerst — auf dem höchsten Punkt seines Ansehns und Einflusses, seiner Macht, Wirksamkeit und Einkünfte. Von allen Kaisern und den Reichsständen im Süden und Westen Deutschlands, vorzüglich von den drei geistlichen Kurfürsten beschützt, aufrecht erhalten und kräftig bevormundet, durch Mandate des Reichs-Hofraths (in Wien) und durch die Rechtssprüche und Executionen des Reichs-Kammergerichts (in Speier, später in Wetzlar) von jeher mächtig und gewaltsam unterstützt, übte die Familie Thurn und Taxis ihr Erblehn-Postmonopol im ausgedehntesten Maaße aus, wie es nie wiederkehren wird.

Sie kannte keine Gränzen ihres Postgebiets und schritt überall hin, wo kein Mächtiger die Anträge ablehnte, oder die

Vorschritte hemmte. So gediehen fortgehend das Emporkommen, der Flor und Wirkungskreis des Reichspostwesens.

Stets beiräthig, unermüdlich sich beeilend, seine Reichsposten einzuführen und fest zu gründen, hat sich allerdings das Fürstliche Haus vorzüglich berühmt gemacht und seine Verwaltungen weithin ausgebreitet; wo aber jene Versuche nicht gelangen, da wurden wenigstens die Postverhältnisse durch Verträge mit jedem einzelnen Staat gesichert und festgestellt.

Oft führte die Nothwendigkeit einige Landesfürsten von selbst dahin, Traktaten abzuschließen, wenn Taxis gerade in den Zwischenländern seine Hauptcourse hatte, die man nicht umgehen konnte, und auf welchen, z. B. aus Preussen, Sachsen, Braunschweig, Hannover rc. rc. die Correspondenz nach Frankreich, Spanien, Portugal, den Rheingegenden, in die Schweiz, ins Reich und nach Italien hin und herwärts gehen mußte. Die Reichsposten waren folglich das Mittelglied der Postverbindungen und eben darum blieb ihr Mitwirken unentbehrlich, eingreifend und unvermeidlich.

---

§. 5.

Verwandlung des Reichs-Postwesens in Lehn-Posten.

Furchtbar begann das Jahr 1790. Brabant und Flandern standen seit dem October des vor. Jahrs im Kampf gegen Oesterreichs Herrschaft, ganz Lüttich im Aufruhr gegen sein Oberhaupt, den Fürst-Bischof, England in Rüstung gegen Spanien, Frankreich durch seine National-Versammlung im Streit gegen das Königthum, der Tod des Kaisers Joseph (20. Feb.), die Gewaltschritte und Beschlüsse Frankreichs gegen einige Reichsfürsten Deutschlands, alles dies und noch die gegenseitige Spannung der Regierungen innerhalb des alten Reichs, wirkten auch auf das Glück und den hohen Wohlstand des Fürstlichen Hauses Taxis verderbend ein, und führten zu der ersten Verkümmerung seines Besitzthums durch den Verlust der Posten in Flandern und Brabant. Denn Schutz und Beistand eines deutschen Oberhaupts fehlten, die Reichsverweser (Sachsen und Baiern) nahmen keine

Kenntniß von dem die Reichsposten bedrohenden Unheil, jeder Reichsfürst hatte seine eigene Wohlfahrt zu bewahren.

Diese Stürme benutzte Kur-Hannover, unter Englands Macht und Beherrschung, sich einer vor fünfviertel Jahrhundert von den Kaisern ihm aufgelegten Bürde — die Taxisschen Posten — zu entledigen, welche das eingehobene Geld außer Landes zogen, nie wieder zurückbrachten und ihre Beamten in dem ihnen fremden Lande mit dessen Gelde besoldeten. Diesen Gründen zu Folge, hob die Regierung in Hannover plötzlich im Anfange Junius 1790 sämmtliche Reichspostämter auf, vereinigte die erledigten Stellen mit den ihrigen und erlaubte zwar den freien Durchgang der Taxisschen Briefpakete aus Bremen und Hamburg nach Nürnberg und Frankfurt a. M., übernahm jedoch das Befördern und Abfertigen durch inländische Beamten, und ließ die Vergünstigung und Mühwaltung von dem Reichspostwesen baar vergüten.

Einem solchen Vorbilde mit so glücklichem Erfolge ahmte Herzog (Karl Wilhelm) Ferdinand von Braunschweig unverweilt nach, indem er als Reichsfürst und fester Machthaber seiner Hoheitsrechte, in demselben Monat Junius das Aufhören der Reichsposten in seinen Landen ankündigte, ohne Weiteres am 2. Julius die Aufhebung vollziehen und die fremdherrliche Anstalt zur eigenen Verwaltung übernehmen ließ. (s. Kap. 6. Braunschweig).

Schutzlos wandte sich Fürst Karl Anselm von Taxis an Preussens Monarchen, um seine Wiedereinsetzung in die entzogenen Postbesitzungen bei den Kaiserwahl-Gesandten in Frankfurt zu vermitteln. Die Erfüllung würde jedoch widerrechtlich gewesen seyn, denn keinem Reichsstande konnte ein Abbruch der Landesherrlichen Post-Gerechtsame zum Vortheil der Taxisschen Posten zugemuthet werden, weil diese im vorigen Jahrhundert durch die Gewalt und Machtsprüche der Kaiser und ganz gegen die Reichs-Verfassung in Deutschland waren eingeführt worden. Eben so wenig konnte das bloße Da- und Vorhandenseyn und ein bloßer Besitz, ohne auf seine Beschaffenheit und rechtmäßige Erwerbung zu sehen, hinreichen, ein fremdes Postwesen beizubehalten. Dies ward denn auch in dem Wahlprotokoll Art. XXIX. §. 4. votirt und in der Wahl-Capitulation Leopolds II. v. 30. September 1790 festgestellt.

So ausgeschieden war folglich dieser Rücktritt als der Anfang eines künftigen beschränkten Verhältnisses der Fürstlich Taxisschen Postanstalten zu betrachten.

Das Directorium in Paris beschloß schon im J. 1796 den Rhein zur Gränzscheidung zwischen Frankreich und Deutschland zu bestimmen, folglich alle zu Deutschland gehörende Länder und Provinzen auf der linken Rheinseite mit Frankreich zu vereinigen. Der glücklich geführte Krieg mit Oesterreich bestärkte den Vorsatz, Kaiser Franz II. sah sich durch manche Unfälle veranlaßt, in einem geheimen Artikel des Friedenstraktats von Campo Formio, am 17. October 1797 in die Abtretung jener Landstriche einzuwilligen.

In dem darauf eröffneten Congreß zu Rastadt den 9. December, setzten Frankreichs Gesandte diese Abtretung zur Haupt-Grundlage eines Friedensschlusses mit dem Deutschen Reiche und legten zugleich einen Entschädigungs-Plan zum Vortheil der verlierenden Reichsfürsten vor. Es wurde nichts beschlossen, die Abtretung von den Reichsständen gemißbilliget und der Krieg erneuert.

Aber die Siege des ersten Consuls Bonaparte zwangen Deutschlands Oberhaupt, für sich und im Namen sämmtlicher Reichsfürsten — obgleich ohne deren Wissen und Zustimmen — in dem Friedenstraktat zu Lüneville vom 9. Februar 1801 Art. 6. und 7. von neuem einzuwilligen:

> daß die Französische Republick die von ihren Truppen schon besetzten und eingezogenen Länder auf der linken Rheinseite behalte, — daß es die Obliegenheit des Deutschen Reichs sey, gemeinschaftlich den Verlust zu tragen — und den verlierenden Erbfürsten aus den Bestandtheilen der Reichsländer eine Entschädigung zu geben.

Die Genehmigung dieser Punkte wurde, nach den heftigsten Vorwürfen und starkem Widersprechen, jedoch der Gewalt endlich nachgebend, von sämmtlichen Reichstags-Gesandten, im Namen des Reichs, am 10. März vollzogen.

Der Fürst von Taxis gehörte ebenfalls zur Zahl der verlierenden und schadlos zu haltenden Reichsfürsten, wenn gleich nicht wegen des Verlustes eines Fürstenthums, doch aber wegen des

nun völlig aufgehobenen Besitzes aller eigenthümlichen Reichslehn-Postanstalten jenseit des Rheins und deren Einkünfte, ferner als Erb-General-Postmeister der Oesterreichischen Niederlande und als Kaiserlicher Reichs-General-Erb-Postmeister in Deutschland mit seinen Posten in den Clevischen Provinzen, Jülich, Zweibrück und in den Bisthümern Cöln und Trier. Hiezu noch die eben so schmerzliche Einbuße der Porto-Einnahme für alle nach Portugal, Spanien, Frankreich, den österreichischen und französischen Niederlanden bestimmte, und von daher kommende Briefe, welche sonst an die Taxisschen Gränz-Postämter mußten abgeliefert werden. Dies Alles ging nun an Frankreich über.

Seit dem Abschluß jenes unglückseligen Lüneviller Friedens waren volle 18 Monate über das Berathen, wegen der Entschädigungen, verflossen, ohne daß das Geringste wegen Vertheilung der letztern geschehen und entschieden worden war. In dieser Zeit hatte jedoch Fürst Karl Anselm von Taxis, um einigermaßen den Verlust zu decken, und fest vertrauend auf seine fast 300 Jahr alten Vorrechte, auch keinen Widerspruch der Reichsstände besorgend — in den Ländern diesseit des Rheins und wo es sonst verstattet wurde, seine Posten einrichten lassen, knüpfte Unterhandlungen an, schloß eine Uebereinkunft mit Frankreich, und bezog alle Einnahme. Er erwartete die Bestätigung von der Reichstags-Versammlung.

Aber in dieser handelte es sich darum, 31 vormals auf der linken Rheinseite angesessene Standesherren, wegen der verlornen 885 Quadrat-Meilen Land mit 1,960,575 Einwohnern g) und 14,163,134. Gulden verhältnißmäßig zu befriedigen. Soviel in der Gesammtzahl an Flächen-Inhalt, Einwohnern und jährlichen Einkünften hatten die Verlierenden angegeben. Nach diesen Achtzehn Monaten ward der Zustand, wegen der Intriguen, bedenklicher und die Berathungen über das Bestimmen des Ersatzes

g) nach dem Bericht der Reichs-Deputation in den Zeitungen von 1803. Im Convers. Lexik. B. III. S. 813 sagt dagegen der Prof. Hasse in Dresden: 1200 Quad. M. mit fast 4 Millionen Menschen. Welch eine Abweichung von jener amtlichen Angabe! Dr. Hassel bestimmt in seinen Statistischen Umrissen die Gesammtzahl auf 956 Quad. M. folglich um 71 Quad. M. mehr, als jene Officielle.

wurden immer beunruhigender. Denn das unaufhörliche Geschrei: Entschädigung! Gerechtigkeit! überall Zudringliche und Zudringlichkeit, ungemäßigte Forderungen, unglaubliche Angaben der Verluste der verdrängten Fürsten und — was eigentlich den Aufruhr zum höchsten trieb und eine Ausgleichung unmöglich machte — die hartnäckige Widersetzlichkeit der geistlichen Beherrscher, Aebte und Prälaten, aus deren Länder-Eigenthum die Verluste nur ersetzt werden sollten und konnten, hemmten jedes Beschließen. Der betheiligte Clerus wollte sich nicht zu der kleinsten Schmälerung seines Landgebiets, nicht zu dem allermindesten Beitrage verstehen, und forderte mit heiliger Wuth die Vergütung von den weltlichen Fürsten allein, oder — nach einiger Besänftigung — im äußersten Fall, von der Gesammtheit des Reichs.

Da vereinigten sich die Regenten Rußlands und Frankreichs (Alexander und Bonaparte, damals noch erster Consul), den Entschädigungsplan zu entwerfen. Er wurde in den Hauptsätzen angenommen, durch den Reichs-Deputations-Hauptschluß in Regensburg am 25. Februar 1803 bestätiget und hienächst überall ausgeführt.

Dies Reichs-Gesetz enthält für das Haus Thurn und Taxis — außer einer unbedeutenden Länderei-Zutheilung — im §. 13. die höchst wichtige Festsetzung:

„Uebrigens wird die Erhaltung der Posten des Fürsten „von Thurn und Taxis, so wie sie konstituirt sind, „garantirt. Dem zufolge sollen die gedachten Posten in „dem Zustande erhalten werden, in welchem sie sich ihrer „Ausdehnung und Ausübung nach, zur Zeit des Lüneviller Friedens befanden".

„Um diese Anstalt in ihrer ganzen Vollständigkeit, so „wie sie sich im besagten Zeitpunkt befand, destomehr zu „sichern, wird sie dem besondern Schutz des Kaisers und „des kurfürstlichen Collegiums übergeben".

In diesem Staats-Gesetz ist der Punkt wohl zu beachten, daß die bisher immer

Kaiserliche Reichs-Posten

nicht als solche aufgeführt und anerkannt, sondern wie ein Privat-Institut nur:

Fürstlich Taxische Posten

genannt, mithin

das Reichs-General-Erb-Postamt als aufgehoben erklärt wird.

Ein entscheidender Spruch, denn er nahm diesem ganzen Postwerk gerade die hohe Bedeutenheit, die Macht und das Gewicht, kraft deren die Besitzer berechtiget zu seyn glaubten, ihr Postmonopol im ganzen deutschen Reiche ausbreiten zu können, aus welcher Erklärung denn auch alle Widerwärtigkeiten entsprungen waren.

Auf jenen sanctionirten Machtspruch der gesammten Reichsstände sich beziehend, begehrte der Fürst von Taxis mit Fug und Recht den fortdauernden Besitz aller bisher ihm eigenthümlichen Postanstalten. Noch standen die mächtigen Stützen seines Instituts, das Reichsoberhaupt und der Protector (Reichs-Erzkanzler und Kurfürst von Mainz), in der alten Würde, um das sich angemaßte Recht ihres Schützlings durch kräftige Verwendungen geltend zu machen, obgleich die Sache selbst nicht mehr eine Reichs- und Staats-Angelegenheit war.

Die obige Festsetzung zu Gunsten Taxis konnte jedoch nicht überall auf die jetzigen neuen Besitzer der Entschädigungsländer Anwendung finden, in welchen die Reichsposten nur in durchgehenden Postenzügen bestanden hatten. Ferner wurden in eben jenem Reichsgesetz die höhern Reichsstände: Souveraine Fürsten genannt, nicht so der Fürst von Taxis, es würde folglich ein klarer Widerspruch darin liegen, wenn das Reichsgesetz einem Souverain die volle Ober-Landesherrliche Hoheit dadurch beschränkt, fast aufgehoben hätte, daß ein Theil der Hoheitsrechte — das Post-Regal — einem nicht-souverainen Fürsten, also einem Untergeordneten, als Mitgenuß wäre zugewiesen worden. Diese Deutung ist unvereinbar mit dem staatsrechtlichen Begriff: Souverainität und hebt die Gültigkeit des Ausspruchs der Reichs-Deputation von selbst auf.

Aus Vorstehendem folgt zugleich, daß alle Befugnisse, welche dem Beherrscher des Staats nur allein zustehen, jeden Gegenstand des Privatrechts ausschließen, der Monarch also, nicht der Privat-Monopolist, es ist, dem die Postanstalten seines Landes angehören. Eben darum kann die Fortdauer der Taxisschen Posten nur auf einem bedingten Gestatteten beruhen.

Aus eben diesem Rechte der neuen unbeschränkten Erwerbung der Entschädigungsländer blieb es auch fest entschieden, daß

die Reichsposten in Deutschland nicht weiter gestattet werden konnten,

die Entschädigung aber mußte vom ganzen Reiche — eigentlich vom Kaiser allein getragen werden, weil dessen Vorfahren eigenmächtig und ganz gegen die Reichsverfassung d. h. ohne Einwilligung aller Reichsstände — dem gesammten Deutschland das Taxissche Postwesen aufgelastet hatten.

Der Fürst von Taxis, bewogen durch diese Argumente und klare Erläuterungen, schloß zu seiner Sicherheit in den Jahren 1804 und 1805 besondre Postverträge mit Nassau, Hessen-Darmstadt, Baden, Würtemberg, Pfalzbaiern, Würzburg und den Herzoglich Sächsischen, und Fürstlich Reußischen Häusern, wegen Ueberlassung ihres Postwesens.

Doch drei Jahr nach jenem Reichsschluß, 1806, ward das Auflösen des Reichs-Postwesens völlig entschieden.

Bedrängt von Napoleons Drohen, Uebermuth, Macht und Eroberungsgeist, vereinigten sich vierzehn Reichsfürsten — unter diesen Baiern, Würtemberg, der Fürst-Primas von Mainz, Baden und Berg die mächtigsten — und schloßen den bald wieder verschwundenen Rheinbund, entworfen und vollzogen in Paris den 12. Julius 1806, bestätiget von Frankreichs Kaiser, als Protector, in St. Cloud am 19. Diesem Bündniß zufolge trennten sich die Mitglieder vom Reichsfürsten-Verein und erklärten sich frei von der Staats-Abhängigkeit.

Auch Kaiser Franz II. Deutschlands Oberhaupt, entsagte im folgenden Monat durch die sogenannte Abdikations- (Verzichtungs-) Acte vom 6. August, der bisherigen Leitung der Reichs-Angelegenheiten. Das 1006 Jahr alte Römisch-Deutsche Kaiserreich verschwand, seine morsch gewordene Verfassung fiel in seiner längst sinkenden Schwäche zusammen, mit ihm verloren sich die so ehrenvollen hochgeachteten Würden und Namen: Kurfürst h),

h) Der Landgraf von Hessen-Kassel hat die Benennung: Kurfürst als Titel beibehalten, um seinen höhern Standpunkt über Herzoge, Fürsten und Grafen zu bezeichnen.

Reichsstand, Reichsritterschaft und Reichsstadt, denn auch Oesterreich, Preussen, Schweden und Dänemark (diese Beiden wegen ihrer Besitzungen in Deutschland) zogen ihre deutschen Staaten aus dem Reichsverbande, dessen letzte Stützen sie noch gewesen waren. Kaiser Franz II. war mithin der letzte Kaiser Deutschlands und seit Karl dem Großen das 54te und letzte Oberhaupt des vormals so mächtigen und gefürchteten deutschen Reichs. Durch diese Auflösung der Bestandtheile eines sonst so gewaltigen Reichs war nun allen seinen Staaten die Macht überkommen, auch die in ihrem Gebiet vorhandenen Reichs- oder Fürstlich Taxisschen Posten aufzuheben, und das Post-Regal, als ein vollständiges unbeschränktes Hoheits-Recht, selbst zu verwalten.

So verfiel denn auch mit jenen Grundpfeilern eine vor 290 Jahren begonnene Anstalt, die, von den Kaisern und von den Protectoren in Mainz so fest gegründet und beschirmt, mit Nichtbeachtung der Hoheitsrechte aller deutschen Fürsten emporgehoben und durch Gewaltschritte jeder Art unterstützt, dem ganzen Reiche nützen sollte. Ausgebreitet war sie in ihrem Wirken, von allen Reichsstädten und einzeln stehenden Gebieten, von sämmtlichen geistlichen Fürsten, Bischöfen und Prälaten, überhaupt von Allen aufgenommen worden, die dem Kaiser als Oberherrn in jeder Beziehung unterworfen waren, oder, wegen des beschränkten Länderbezirks, keine eigenen Landesposten unterhalten konnten.

Das hochgeachtete Ansehn, die ausgedehnten Befugnisse, das als rechtsgültig angenommene Herkommen und der fast 200 jährige Name: Kaiserliche Reichspost gingen nicht nur auf immer verloren, sondern mit ihnen auch die ganze Souverainität eines Fürstlichen Hauses, weil dasselbe weder ein Landgebiet in Deutschland als Fürstenthum, noch andre aus einem Reichsfürsten-Stande entspringende Gerechtsame besaß.

---

§. 6.

Jetziger Zustand des Fürstlich Taxisschen Postwesens.

Kaiser Napoleon im Jahr 1807 das Oberhaupt der meisten deutschen Staaten — denn auch die Rheinbund-Fürsten wa-

ren seine unterthänigen Vasallen — hatte dem Fürsten Karl Alexander von Taxis vergönnt, einige Posten auf der rechten Rheinseite einzurichten. Es geschah und nach vier Jahren, 1811 ward auch die Fürstliche General Post-Direction von Regensburg nach Frankfurt a. M. verlegt.

Jedoch jene Fremdherrschaft sank schon 1813, wo nach dem Zurückzuge des feindlichen Heeres über den Rhein, die alten Besitzer in ihre vorigen Regenten-Rechte und Länder wieder eintraten. Man überließ vorläufig die Postanstalten der Taxisschen Verwaltung. Als Anfang ward der vormalige Postenlauf von Frankfurt über Düsseldorf und Münster nach Bremen hergestellt, obgleich Hannover den Durchgang der verschlossenen Taxisschen Felleisen sehr erschwerte.

Nachdem die verbündeten Mächte 1814 auch die vormals deutschen Staaten jenseit des Rheins erobert hatten, übernahm Taxis, mit Einstimmung jener Mächte und der Reichsfürsten, die Besorgung der Posten in den wieder erlangten Besitzungen, jedoch ebenfalls nur vorläufig (provisorisch). Der nach Elba verbannte Napoleon kehrte nach Frankreich zurück, der Krieg mit ihm ward erneuert; der Sieg bei la belle Alliance den 18. Junius 1815 und die vollzogene Verbannung des Wortbrüchigen nach dem Eiland St. Helena entschieden und gründeten Deutschlands Freiheit.

Zehn Tage zuvor hatten die Hauptfürsten Deutschlands im Verein mit Rußlands Kaiser, am 8. Junius in Wien die Congreß- oder

Deutsche Bundes-Acte,

als Reichs- und Staats-Gesetz vollzogen, darin die Gestaltung des neuen Deutschen Staatskörpers, die Rechte und Pflichten der souverainen und Bundesglieder, auch zugleich

das Verbleiben der Taxisschen Posten,

jedoch bedingt, festgesetzt. Der Artikel 17. dieser Acte spricht:

„Das Fürstliche Haus Thurn und Taxis bleibt (con-
„servera sa possession) in dem durch den Reichs-Depu-
„tations-Hauptschluß vom 25. Februar 1803 oder durch
„spätere Verträge bestätigten Besitz und Genuß der Po-
„sten (les revenues assurées) in den verschiedenen Bun-
„desstaaten so lange, als nicht etwa durch freie Ueberein-
„kunft anderweitige Verträge abgeschlossen werden sollten.
„In jedem Fall werden demselben in Folge des Art. 13.

„des erwähnten Reichs-Deputations-Hauptschlusses seine „auf Belassung der Posten, oder auf eine angemessene „Entschädigung gegründeten Rechte und Ansprüche gesichert „(seront maintenus). Dieses soll auch da Statt finden, „wo die Aufhebung der Posten seit 1803 gegen den Inhalt des Reichs-Deputations-Hauptschlusses geschehen „wäre, insofern diese Entschädigung durch Verträge nicht „schon definitiv festgesetzt worden ist".

Dies sind die Gerechtsame, welche dem Fürsten verbürgt worden sind. Sie enthalten die Alternative (Doppelwahl): entweder ihm die Posten zu lassen, oder bei gegründeten Rechten und Ansprüchen eine angemessene Entschädigung zu bewilligen, wobei freilich die Forderungs- und die Vergütungs-Summen auszugleichen bleiben.

Obigem zufolge besitzt der Fürst gegenwärtig sehr bedeutende Landesposten, diese theils zu Lehn, theils durch bündig geschlossene Verträge (Conventionen) übernommen.

Ein Jahr nach dem Erscheinen der Bundes-Acte erhielt nämlich der Fürst Alexander Karl Joseph von Taxis das Kurhessische Postwesen als ein Erb-Mannthronlehn mit dem Titel: Erb-Land-Postmeister, laut Vertrags vom 11. und Patents vom 16. Junius 1816 — durch den Rezeß vom 8. December die Benutzung der Postanstalten in Sachsen-Weimar-Eisenach, — am 1. März 1817 die in Gotha als ein Erb-Mannthronlehn und in Birkenfeld die vom Herzog von Oldenburg, — im November die in Schwarzburg-Rudolstadt, im Altenburgischen und in Sachsen-Coburg, — am 31. März 1818 im Großherzogthum Hessen-Darmstadt, — durch den Post-Lehnvertrag vom 27. Julius und die Königl. Verordnung vom 9. September 1819 das gesammte Postwesen im Königreich Würtemberg mit der Würde eines Erb-Land-Postmeisters und den Familien- und Standes-Vorrechten. (s. Würtemberg, Kap. 9.), — am 9. November 1829 von neuem das Erbmann-Thronlehn über die Posten im Obertheil des Fürstenthums Schwarzburg-Rudolstadt, und — am 13. Junius v. J. (1831) in München die feierliche Thronbelehnung als Kron-Ober-Postmeister des Königreichs Baiern. (s. Kap. 8. Baiern).

Auch Preussen errichtete im J. 1816 mit Taxis einen Postvertrag, in welchem der Fürst dem ihm, nach dem Reichsgesetz von 1803, §. 13. und der Bundes-Acte v. 1815, Art. 17. verbliebenen Besitzstand seiner eigenthümlichen Posten diesseit des Rheins — in den an Preussen gekommenen Großherzogthümern Berg und Westphalen, einem Theile der Fürstlich Nassauschen Länder und dem Gebiet Wetzlar — feierlich entsagte, und diese sämmtlichen Postanstalten dem Könige von Preussen, gegen eine bestimmte Entschädigung an Gütern — das Fürstenthum Krottoschin in der Provinz Posen — überließ. Die Uebergabe und Uebernahme der Postbezirke geschahen durch beider Seits Bevollmächtigte in Düsseldorf den 28. Junius 1816.

Gegenwärtig enthält der Fürstlich Thurn- und Taxissche Postbezirk, jedoch bedingt: die Königreiche Baiern und Würtemberg, — das Kurfürstenthum Hessen, — die Großherzogthümer Hessen und Sachsen-Weimar-Eisenach, — die Herzogthümer Sachsen-Altenburg, Meiningen, Coburg-Gotha, Oldenburg-Birkenfeld und Nassau, — die Fürstenthümer Reuß, Hohenzollern, Lippe, Waldeck, auch Schwarzburg-Rudolstadt und Sondershausen, in Beiden den Obern Theil, — die Landgrafschaft Hessen-Homburg und die Postrechte in den freien Städten Frankfurt, Hamburg, Bremen und Lübeck — auf einem Flächen-Inhalt (nach Raffelsperger und Hassel) von 2675¾ Quadrat-Meilen, also ungefähr den vierten Theil von Deutschland, das (nach Stein) 11,600 derselben in sich faßt.

Kapitel 3.

Preussen.

Zur Zeit der Kreuzzüge, in der manches Neue entstand, und Altes unterging, erschien auch die Umänderung einer Einrichtung, an deren zweckmäßigeres Gestalten und Vervollkommnen seit Jahrtausenden die aufgeklärtesten Völker und Beherrscher nicht gedacht hatten und welche jedem civilisirten Staate doch so wichtig ist — des Briefsendungswesens.

Am Ende des zwölften Jahrhunderts nämlich, besonders kurz vor und in der Regierungszeit Rudolfs von Habsburg (1273), fand Deutschland — unter allen Reichen zuerst — die alterthümliche Verfassung des Briefboten-Wesens mangelhaft und ungenügend, sie ward daher in den meisten Kreisen dem damaligen Bedürfniß angemessener verändert (s. S. 89). Dieselbe Verfassung, wahrscheinlich ohne von dem Vorgange in Deutschland Kunde zu haben, führte bald nachher die Universität in Paris bei ihren Botengängen mit den Studentenbriefen in die Provinzen, hin und zurück, ebenfalls ein (s. Kap. 12. Frankreich).

Aber was noch auffallender und merkwürdiger ist, in einem dritten damals fast unbekannten Lande, dem jetzigen Preussen, trat in derselben Zeit und für denselben Zweck des Briefbe-

stellens, eine noch nirgend dagewesene Anordnung hervor, deren Wesen, Form und Einrichtung — wenn gleich als Mittel zur Erreichung des nämlichen Ziels — dennoch ganz verschieden waren und von den Sendungs-Anstalten in den vorigen Zeiten und denen zu jener Zeit in Deutschland und Frankreich völlig abwichen. Sie ist die Anstalt, welche wir seit 316 Jahren **Posten** nennen, und deren Erfinder und Gründer auch **Deutsche** gewesen sind.

Gerade 200 Jahr vor Ludwig XI. König von Frankreich, der irrthümlich als Urheber der Posten gepriesen wird, und 252 Jahr früher, als Deutschlands Kaiser Maximilian I. seinem Günstling Franzisco de Tassis gestattete, eine Anstalt zum schnellen und wohlfeilen Briefsenden von Brüssel durch Süddeutschland nach Wien und Rom zu errichten (s. S. 109), da bildete sich schon **im Jahr 1276 zu Marienburg**, im jetzigen Königreich Preussen, in keinem andern Lande unsrer Erde, der Stoff, aus welchem

das **Postwesen**

hervorging, wenige Jahrhunderte nachher in ganz Europa sich verbreitete, und in den Grundformen fast noch so besteht. Wohl zu beachten,

> von **Deutschen**, und zwar von den **Marianer**- oder **Deutschen Ordensrittern** sind die Anstalten, nun **Posten** genannt,
>
> **erfunden und eingeführt worden.**

Das Ausführliche und die Beweise stehen im folgenden §. 4.

Der Ursprung ihrer Anordnung lag in den Umständen, die mit der Geschichte des Landes und der Stifter der Anstalt in unzertrennlicher Verbindung stehen. Von Beiden hier das Merkwürdige, zuerst vom Lande Preussen.

Geschichte Preussens vom Prof. Johannes Voigt in Königsberg, 1827 und 1828, — dessen Geschichte von Marienburg, 1824. — J. C. L. Haken Gemälde der Kreuzzüge in Palästina, 1808. — Joh. v. Müller allgem. Weltgeschichte B. XV. — Dr. G. v. Ekendahl altes und neues Jerusalem, 1828. — C. F. Pauli Preuß. Staats-Geschichte, B. IV. — J. P. ab Ludewig Opuscula miscella, 1720. lib. II. §. 4. — v. Raumer Geschichte der Hohenstaufen. — Prof. Theod. Heinsius Preussens Trauer und Glanz. — Dir. Straß Strom der Zeiten, — dessen Geschichte der Deutschen. — C. G. Bischer allgem. geschichtl. Zeittafel rc. 1820. — Matthias Darstellung des Preuss. Postwesens, 1817. B. I. rc. rc., Urkunden, Archiv-Acten und andre glaubhafte Handschriften.

---

§. 1.

Alte Geschichte.

Jahrhunderte vor dem Eintritt des Heidenbekehrers und Märtyrers Adalbert (ermordet von den Heiden den 23. April 997), bewohnten Pruthunger, Ostgothen, Wythinger, Gepiden, Peucier, Celten und Heruler (Trebellius Pollio in vita Divi Claudii) das jetzige Ost- und Westpreussen. Uebervölkert in ihrer Heimath suchten sie in fremden Gebieten Nahrung und neue Wohnungen. Auf ihrer Wanderung nach Süden wurden sie jedoch vom Kaiser Aurelius Claudius im Jahr 269 aufgehalten, und in der Schlacht bei Naissus in Dardanien — jetzt Nessus, auch Nissa in Bulgarien — fast vernichtet, die Uebergebliebenen flüchteten größtentheils zurück ins Vaterland.

Etwa 700 Jahr nach dieser Schlacht ist der Mönch Gaudentius (997—1006), Gefährte und Lebensbeschreiber jenes Adalbert, der Erste, der die Volks- und Ländernamen Pruzzi, Pruzzia (polnisch, sprich z wie s, also Prussi, Prussia) i) auf-

i) Diesem zufolge schreibt der Prof. Johannes Voigt in seiner Geschichte von Preussen stets: Preussen, nicht Preußen; ich bin dem Beispiele desselben aus dem Grunde der Abstammung, überall gefolgt.

führt. Herzog Bogislav I. Chrobri (der Tapfere) von Polen bekriegte nämlich die unterjochten aufrührerischen Einwohner, führte das Christenthum bei ihnen ein, und benannte, den ältesten Urkunden zufolge, das überwältigte Land: Po-Ruzzi, auf deutsch: An Rußland (nämlich gränzend), zusammengezogen: Pruzzi; die Namen der verschiedenen Völkerschaften erloschen allgemach. Polens Oberherrschaft hörte aber nach Mieczislaw II. Tode (1034) und der Flucht seines Sohnes Kasimir I. im Kriege der Thronbewerber auf, das Heidenthum mit seinen allgewaltigen, furchtbaren Criwen oder Griwen (Priestern) gewann wieder die Oberhand, selbst viele Bekehrten entsagten dem neuen Glauben.

Die Preussen, nun frei vom Joche, hatten Oberhäupter, von denen Einige die christliche Religion und mit dieser den vom Papst Innocenz III. (1198—1216) als Bischof in Preussen geweiheten Cisterzienser- (nach Andern: Bernhardiner-) Mönch Christian zum geistlichen Oberhirten angenommen, und ihm die Gebiete Culm und Löbau zu seinem Sprengel und Aufenthalt angewiesen hatten. So ward von jenem Bischof und einigen Missionarien die erste christliche Kirche in Preussen gegründet.

Aber die Verkündiger des Evangeliums und alle neuen Christen unterlagen der Wuth, dem Rauben und Morden der ergrimmten Heiden. Der vom Bischof und dem christlichen Herzog Conrad von Masovien zum Schutz der Kirche gestiftete Ritterorden von Dobrin war in der verlornen Schlacht bei Straßburg, Ende 1224, bis auf 5 Mitglieder vernichtet worden, jede Hoffnung zur Errettung des Christenthums verschwunden, alles schien verloren. Doch der Glaube an die heiligen Wahrheiten sollte nicht untergehen. Er trat mit den Vorzeichen seiner künftigen Herrschaft auf, und die Scheidejahre des Heidenthums wurden kraftvoll und mächtig herbeigeführt von Deutschen, dem Ritter-Orden der Marianer.

---

§. 2.

Deutscher Orden, oder Marianer-Ritter.

Dienstags den 7. Junius 1099 begann die Umschließung und Belagerung der Stadt Jerusalem. Nach 39 Tagen und fruchtlos wiederholten Stürmen, Freitags den 15. Julius Nachmittags, sank von Gottfrieds von Bouillon mächtigem Streitthurm die Fallbrücke auf Salems feste Mauer, ein Lanzenwald der Kreuzfahrer entstürzte den Oeffnungen des Thurms und mit dem Heeresruf: Dieu le veut! drangen die Streiter auf die Ungläubigen ein. Um 3 Uhr hob Etoldek), der muthige Kämpfer für Christi Sieg und Gottes Ehre, die Kreuzesfahne hoch auf Sions Zinnen, 70,000 Sarazenen wurden erschlagen, alle Juden in der Synagoge verbrannt. Noch hielten sich geflüchtete Feinde auf der Berghöhe in Davids Burg und Thurm.

Aber schon am folgenden Tage ergab sich der Emir Iftikhar-Eddulet (v. Raumer schreibt Eddaulah, Befehlshaber des ägyptischen Khalifen), mit 300 seiner Tapfern gegen ein starkes Lösegeld und freien Abzug nach Askalon, ganz Jerusalem war nun gefallen. Der weise Gottfried von Bouillon, Herzog von Nieder-Lothringen, ward am 22. Julius zum König des neuen Christen-Reichs erwählt und ausgerufen. Die Krönung verbat der fromme Mann; nur ein Jahr lebte er noch in seinem heiligen Beruf und starb den 18. Julius 1100.

Tempel, Palläste und Hospitäler wurden erbauet und in der Folge Brüder- und Ritterschaften zu St. Johannis und der Templer gestiftet. Diesen Bündnissen lag es ob, die Christen und Pilger zu beschützen, die Kranken zu pflegen und für die Armen zu sorgen.

Aber Niemand nahm sich der deutschen Pilger und Kranken an, die milden Stiftungen schlossen sie, wegen Unkunde der

k) So sagt Johannes v. Müller, v. Raumer nennt nach Rob. Mon. 75. die 2 Brüder aus Flandern Leutold, Letold (Ludolf) und Engelbert, dann Guicher, dann den Herzog von Bouillon.

Sprache, von allen Wohlthaten aus. Da erbarmte sich im J. 1128 ein frommer Deutscher in Jerusalem der hilflosen jammernden Landsleute und räumte ihnen sein Haus zur Aufnahme und zum Hospitale ein, der Patriarch, gerührt durch diese Edelthat, ließ ein Bethaus für die Verstoßnen anbauen. Andre fromme Deutsche übernahmen die Pflege, deutsche Edle und Ritter gesellten sich zu ihnen, um der Nothleidenden zu warten und traten in einen Verein unter dem Schutz der heiligen Gottesmutter Maria. Sie erhielten ein besondres Ritterkleid (ein schwarzes achtspitziges Kreuz auf dem weißen Mantel), nannten sich Marianer, wurden von den Päbsten Cölestin II. und Hadrian IV. (1143—1159) als geistlicher Orden bestätiget und vom Kaiser Friedrich I. (Barbarossa) mit mehreren Einkünften beschenkt. Milde, stets rege Wohlthätigkeit und Muth im Kampfe erwarben dieser Brüderschaft Verdienst und Ruhm.

In dem Chronologisch-Genealogischen Handbuche der Reiche und Staaten Europens, 1798, S. 277 ist die Errichtung des Deutschen Ritter-Ordens anders vorgetragen worden. Er entstand im J. 1190 bei der Belagerung der Stadt Ptolemais (jetzt Acre) in Syrien durch die Kreuzfahrer. Einige Schiffer, Kaufleute und Pilger aus Lübeck, Bremen rc. errichteten aus dem Segel des deutschen Schiffs Cocka ein Zelt zu einem Hospital für ihre Landsleute. Papst Cölestin III. bestätigte durch die Bulle v. 13. Febr. 1191 diese Stiftung der Brüder des deutschen Hauses unsrer lieben Frauen zu Jerusalem, und der deutsche König Heinrich VI. schenkte dem Verein das von einem Deutschen gestiftete Marien-Hospital in Jerusalem. Daher die Benennung des Ordens. (Petri de Dusburg Chronicon Prussiae).

Alle Tugenden der frühern Kreuzfahrer entwichen aus den andrängenden Ankömmlingen und vielem Gesindel, das nur Plündern und Beute begehrte, Gewaltthaten und Gräuel aller Art beging. Sogar Fürsten und Heerführer entzweieten sich um den Besitz des Königthums und Einige handelten im Einverständniß mit Saladin (Salah-ed-din), dem Sultan in Aegypten,

ihrem und aller Christen Feind. Doch dieser vergalt den Verrath der Meineidigen, er vernichtete in der Schlacht bei Hitte oder Hittim, unweit Tiberias, den 5. nach Andern den 13. Julius 1187 fast das ganze Kreuzheer, König Guido von Lusignan (letzter König von Jerusalem), Arnold, Herr von Karac, das zweite Oberhaupt, von Saladin nachher mit eigener Hand ermordet, alle Anführer und die meisten Ordensritter geriethen in Gefangenschaft. Saladin, voll hoher Achtung gegen den ihm längst bekannten frommen, unbefleckten Wandel der Marianer und aller Deutschen, erlaubte nur diesen allein und keinem andern Christen, frei nach Jerusalem zu ziehen und dort ferner ihren heiligen Beruf zu erfüllen.

Als 33 Jahr nachher, 1220, Damiette, Jerusalem und fast alle Städte des heiligen Landes von den Saracenen waren wieder erobert worden, schiffte sich auch der größte Theil dieser Marianen-Ritterbrüder, unter Anführung ihres hochherzigen und tapfern Heermeisters Hermann von Salza ein, um in Italien und Deutschland ein neues Kreuzheer zu versammeln. Venedig war der Landungsplatz.

---

§. 3.

Besitznahme von Preussen.

Dort erschienen Gesandte jenes hart bedrängten Bischofs Christian in Preussen und des Herzogs Conrad in Masovien, und flehten um Beistand gegen die Wuth und Verheerungen der Heiden. Hermann gelobte die Erfüllung der Bitte, Kaiser Friedrich II. verlieh urkundlich dem Marianer- oder Deutschen-Orden den unbeschränkten Besitz Preussens mit dem Rechte eines selbstständigen Staats und die Päbste Honorius III. und Gregor IX. (1227—1241) bestätigten die Schenkung. Das Eigenthum war nun gegründet und gesichert.

Der Heermeister ernannte den hochgeachteten verständigen Landmeister Hermann Balco (Balk, und wegen seines Muths genannt: Falke) zum Statthalter, Comthur und Heerführer in Preussen (Praeceptor per Slavoniam et Prussiam). Im Frühjahr 1231 begannen der Einzug des Ritterheeres und der Kampf, und siegend ließ Balco, als festen Eintritt in der Heiden Land, die Burgen und Städte Thorn, Culm und Marienwerder erbauen und besonders Deutsche sich ansiedeln; 1249 war das ganze Land bis zur Gränze Litthauens unter des Ordens Gebot gebracht, nach dem Rechte der Eroberung und deutscher Ueberzeugung. Auch Schulen wurden errichtet und Schulmeister überall eingesiedelt, wie eine Schenkungs-Urkunde des Bischofs von Ermland vom J. 1251, (unter der Regierung des Hoch- und Deutschmeisters von Hohenlohe) bezeugt.

Nur kurz dauerte der blutig erkämpfte Friede. Der wilde Geist der unterjochten Heiden und die verhaltene Erbitterung erhoben sich noch schrecklicher durch die Härte der rauhen, gestrengen Ordens-Landmeister und vieler Ritter aufgeregt. Schlachten, nur mit dem Tode einer großen Anzahl Ordensbrüder und christlicher Vasallen nothdürftig gewonnen, verschafften dem Orden ein kümmerliches Uebergewicht, und um dies zu erhalten, forderte die Vorsicht, das so theuer wieder erworbene Gebiet durch neue starke Burgen sichrer zu bewahren, besonders eine Hauptfeste zu errichten. Im April 1276 stand sie vollendet, die herrliche Marienburg auf dem hohen Ufer der Nogath, als Haupt-Ordenshaus des ganzen Marianer- nun Deutschen Ordens und aller Ordenshäuser in Preussen, Liefland, Deutschland und Italien, und als prachtvolle Residenz des Hoch- und Deutschmeisters und seines Convents.

Der Schriftwechsel zwischen dem heiligen Stuhl in Rom, dem Bischof und den zerstreut wohnenden Geistlichen wurde durch wandernde Mönche und Layenbrüder von Kloster zu Kloster bis zum Empfänger gebracht. Die Ritter sandten bewaffnete Boten zu Fuß und zu Pferde (Reisige) von Ort zu Ort.

A. Geschichte des Postwesens bis 1799.

§. 4.

Erfindung der Posten von Deutschen, den Marianer- oder Deutschen Ordens-Rittern, und Einführung des Postwesens zu Marienburg in Westpreussen im Jahr 1276.

Der große Umfang des Ordensgebiets, die Briefsendungen zwischen dem Ordens-Convent, seinem Heermeister in Venedig und den auswärtigen Fürsten, die Entlegenheit vieler Comthureien vom Haupt-Ordenshause, der erbauten Burgen, Städte und Flecken, an welche die Befehle des Hochmeisters und des Statthalters und deren Einberufungs-Schreiben zu den Ordens-Capiteln (Versammlungen der Ritter) ergingen und welche an jene wieder Berichte erstatten mußten, auch der gegenseitige Briefwechsel der Ordensämter und Ritter unter sich und mit den Bekannten und Freunden in Deutschland und Italien, dies zusammen machte nun eine sichere feste Anstalt nöthig, die Briefe zu befördern.

Und eine solche Anstalt ward gleich nach der Einweihung jener Ordensmeister-Burg, 1276, eingeführt, die, wunderbar, gleich bei ihrem Entstehen und der allgemeinen Theilnahme, in der Hauptsache unsern nun ausgebildeten Posten höchst ähnlich war, wie die in den Archiven der Regierung zu Königsberg in Preussen befindlichen Originalschriften und Rechnungen des vormaligen Haupt-Ordenshauses in Marienburg und dessen Comthureien überzeugen.

Post-Anstalten.

In der Vorburg (dem Vorhofe) eines jeden Ordenshauses waren, außer den Wirthschaftsgebäuden, die Wohnhäuser der hohen und niedern Beamten und der Dienerschaft.

Für die Briefversendungen (nun Posten genannt), waren bestimmt:

a) Der Wything l), Ordens-Stallmeister (und Postmeister im eigentlichen Sinn) führte, als erster und Haupt-Beamte, die Aufsicht auf die auswärtigen Geschäfte; er wurde nur zu den höchst wichtigen Versendungen und Bestellungen gebraucht, ritt als Stallmeister bei Feierlichkeiten dem Hochmeister und den Gebietigern m) vor, (wie noch jetzt bei großen Hoffesten die Stallmeister dem Gallawagen der Königin und Prinzessinnen), — besorgte

---

l) Wythinge — Nachkommen der Skandinavier, als Stammväter der Gothen oder Widen — waren, zur Zeit des Heidenthums in Samland, die vornehmsten Gutsbesitzer und die eigentlichen Herren des Landes, die ersten und treugebliebenen Anhänger des Ordens. Dieser gewann Jene dadurch, daß ihnen der unbedingte freie Besitz und das Eigenthum ihrer Güter erblich und frei von allen Lasten und Abgaben verblieb, sogar die Gerichtsbarkeit ertheilt wurde. — Auch Männer von Verdienst wurden als Wythinge oder Edle aufgenommen, zu dieser Ehrenklasse gehörten die Ordens-Stallmeister (und mit dem später bekannt gewordenen Amtsnamen: Postmeister).

m) Ordens-Gebietiger oder Obern waren Fünf. — 1) Der Groß-Comthur, (in den lateinischen Urkunden: Commendator, in den deutschen: Commentor, verkürzt Comtor, daher Comthur) Stellvertreter und erster Rath des Hochmeisters. — 2) Der Ordensmarschall, Feldherr des Ordens, Aufseher und Verwalter des ganzen Kriegswesens. — 3) Der Ober-Spittler, Oberhaupt des Spitals und Ober-Aufseher der Krankenpflege. — 4) Der Ober-Trappier, Ober-Aufseher und Besorger der Ordenskleider und Kriegsrüstungen, — 5) der Ober-Treßler, Ordens-Zahl- und Schatzmeister. In den Unter-Ordenshäusern (Comthureien) war nur ein Comthur das Oberhaupt, der Gebietiger und Haupt-Verwalter in Einer Person.

die Briefversendungen und Abfertigung ꝛc. ꝛc. der Briefjungen, beaufsichtigte den Brief-Pferdestall, erhielt einen förmlichen Ambtsbryff (Bestallung) und ein jährliches Gehalt — in den Rechnungen stets lon n) (Lohn, Löhnung) genannt — in später Zeit 400 Mark, jede zu 2 Dukaten nach heutiger Währung.

b) Die Bryffjongen (Briefjungen, jetzt Postillone), mußten, als alleiniges Amt, mit den empfangenen Briefbunden — diese in einem linnenen Tragebeutel, (Bryffsack), wie unsre Briefbeutel, verwahrt — bis zum nächsten Ordenshause reiten, jene abliefern und die daselbst vorhandenen Briefpakete zurückbringen, auch mußte jeder Jonge seines Pferdes warten. Sie hatten eine anständige Wohnung, denn die hohe Dienerschaft der besuchenden Gebietiger aus Deutschland und der durchreisenden Fürsten und Standesherren wurde bei ihnen einquartiert.

Unter der Benennung: Jongen o) (Jungen) wurden die Diener der ersten Klasse verstanden und

---

n) lon, (Lohn, Löhnung) eine uralte Benennung für die im Mittelalter noch fremden Namen: Gehalt, Besoldung, daher in den Rechnungen z. B. lon vor den marschalk (Gehalt des Ordens-Marschalls) — Anno 1407. Item xx scot Hannus Koppil yme wythinge gewen vor syn jorlon noch von ccccvl jare noch synes Bryffs v. s. wysung, heißt: Im Jahr 1407 desgleichen 20 Mark (40 Dukaten heutiger Werth) Hanns Koppil ihm (dem) Wything gegeben als sein (rückständiges) Jahrgehalt noch vom 1406 Jahre laut seiner Bestallung (Bryffs) und seiner (ihm ertheilten Kassen-) Anweisung. — In jenem Zeitalter wurden, statt der jetzigen Ziffern, Buchstaben der Currentschrift gebraucht, das c bedeutete 100, v das lateinische V oder 5, x das X oder 10, l das römische L oder 50, folglich cxxv bedeutet 125. So sind die Tages- und Jahreszahlen in den alten Schreiben, Mandaten und Urkunden sämmtlich in Buchstaben ausgedrückt, wie z. B. den xv martij ym jar xvcv bedeutet: den 15. März im Jahr 1505. Das voranstehende x bezeichnet 1000, ward aber oft weggelassen.

o) Wurden doch in den vorigen Jahrhunderten hochbejahrte Edelleute auf dem Lande Junker (Jongherr) genannt. Gegenwärtig ist der Titel

darum ist in die Rechnungen das Lohn der Convents-Bryff-, Rempter, ꝛc. ꝛc. Jongen durchgehends abgesondert aufgeführt von dem Lohn des Gesindes, dies durch das Wort: Knecht bezeichnet, als: Fisch-, Pferde-, Stall-, Garten-Knecht ꝛc. ꝛc.

Sie waren in blaues Tuch — wie gegenwärtig noch alle Postillons im Preussischen Staat — gekleidet, laut der Rechnungen, z. B. „zwi halbe bloe Engelisch laken vor de bryffjongen“ (16½ Ellen blau englisches Tuch (laken) für die Briefjungen.

c) Der Bryffstall. Jeder Wything hatte in seiner Wohnung ein besonderes Zimmer, welches der Bryffstall (Brief- jetzt Poststube, Post-Expedition) benannt wurde, in welchem er seine Amts-Schreibereien besorgte und die Briefjungen abfertigte und annahm.

Bei der damaligen Beschränktheit der Sprache galt der Ausdruck: Stall als allgemeine Bezeichnung, statt Gemach, Stube, Zimmer, (damals noch unbekannte Namen) also hier: Briefstube, Brief-Expedition. Denn man muß doch annehmen, daß ein Wything — der vornehmste Beamte, gleich nach den Rittern folgend, mit den Edlen des Landes in gleichem Range und 800 Dukaten jährlichem Gehalt — seine Amtsgeschäfte nicht in einem Stalle (nach heutigem Sinn) verrichtet habe.

d) Die Bryffswoyken. Swoyke hieß: Pferd, folglich waren sie die besondern Pferde, nur allein für den Briefdienst, (Postdienst) bestimmt. Die Ausgaben für diese und die Bryffswoyken-Ställe stehen in den Rechnungen stets abgesondert von denen für die andern Reit- und Arbeitspferde aufgeführt, auch überall mit der Vorbenennung: Bryff, zur Unterscheidung, bezeichnet. Z. B.

---

noch in der Benennung: Kammer-, Hof-, Forst- und Jagd- ꝛc. Junker fortdauernd.

Item v mrck (5 Mark oder 10 Dukaten) vor eyne swoyke in den Brysswoykenstall. — Item vIll mrck vor eyne swoyke in den Brysswoykenstall von Tymo von Grudenz gekowfft. (Desgleichen 8 Mark — 16 Dukaten — für ein Pferd in den Poststall von Tym in Graudenz gekauft). Mit dem Worte: Item fängt jeder Rechnungssatz an, wie gegenwärtig mit: Desgleichen.

c) Dienstgeschäft. Die Briefe wurden in ein Buch (jetzt Manual genannt) eingeschrieben, jeder mit einer Nummer nach seiner Reihefolge bezeichnet, und neben die Aufschrift (Adresse) eines jeden die Zeit der Aufgabe und des Absendens vom Ordenshause genau bemerkt, folglich ganz so wie in unsern Briefkarten und Stundenzetteln.

Ueberall unterweges in jedem Ordenshause ward dasselbe Geschäft des Einschreibens und Abfertigens beobachtet. Eine Menge solcher bezeichneten, im Archiv noch aufbewahrten Briefe und mitgegebenen Briefkarten und Stundenzettel aus jener Zeit, überzeugt unwiderlegbar von dem Verfahren.

Die Briefjungen zu Pferde, brachten die Briefbunde, in einem umgehängten linnenen Briefbeutel (Brystsack) wohl verwahrt, bis zum nächsten Ordenshause des Courses, von diesem gingen die weitergehenden Briefe durch einen andern Briefjungen auf einem frischen Pferde weiter, und so fort und fort, in jedem Ordenshause Reiter und Thiere wechselnd, bis zum letzten oder Bestimmungs-Orte eines Schreibens.

Man verkennt gewiß nicht in dieser Einrichtung, und zwar in deren einzelnen Theilen

den **Wything** als heutigen Postmeister — in jedem Ordenshause war ein solcher,

die Bryffjongen als unsre Postillone,

den Bryffstall gleich den jetzigen Brief- oder Post-stuben,

den Bryffswoykenstall, jetzt Post-Pferdestall oder Posthalterei, in jedem Ordenshause war ein solcher,

das blaue Tuch als Dienstkleidung der Bryffjongen und noch gegenwärtig die der Preussischen Postillone,

die Stationen oder Postillon- und Pferdewechsel in jedem Ordenshause,

die Benennung: Bryff als ausdrückliche Bezeichnung der für diesen (Post-) Dienst nur allein bestimmten Personen und Pferde,

besonders als wichtig und entscheidend:

das oben umständlich erklärte Expeditions-Geschäft, in der Hauptsache übereinstimmend mit der jetzigen Weise im Postfach.

Dies zusammen beweiset die höchste Aehnlichkeit, fast Gleichheit mit unserm Postwesen und somit ist

die Erfindung und Stiftung des Postwesens von Deutschen, den Marianer- oder Deutschen Ordens-Rittern im Jahr 1276 zu Marienburg in Westpreussen,

beglaubiget und begründet, mithin Jahrhunderte vor Ludwig des XI. Couriersendungen und der Einführung der Taxisschen Posten.

Auflösung des Ordens.

Nur 294 Jahre währte die Wichtigkeit und Dauer dieser Ordensherrschaft. Geschwächt durch die Verheerungen der ungezähmten Litthauer und die Fehden mit andern Nachbarn, ja 1466 von den Polen zurückgedrängt bis an das Königsberger Gebiet, nach und nach erschüttert durch innern Zwiespalt, Eidbrüche der Obern, Verletzung beschworner Bündnisse, besonders durch die Verarmung der Unterthanen und weil die übermüthigen Gebietiger die alten Rechte und Freiheiten der Ordensglieder aufhoben und willkührlich über alle herrschen wollten, durch dies Unwesen eilte der locker zusammengehaltene Ritterverein seiner Auflösung entgegen.

Sigismund, Polens König, vollführte sie am 8. April 1525 durch den Krakauer Friedensschluß, in welchem er alle Ordens-Besitzungen und die Bisthümer Samland und Pomesanien säcularisirte, den Orden aufhob, ganz Ostpreussen für ein Erb-Herzogthum erklärte und dies seinem Schwestersohn, dem letzten Heermeister, Markgrafen Albrecht von Brandenburg, als ein Polnisches Lehn übertrug. Westpreussen mit Pomerellen wurden eine Provinz von Polen, Danzig deren Hauptstadt.

Diese Umwandlung sicherte nun Preussens Ruhe. Die beglückenden Folgen zeigten sich allgemach im Handel und Gewerbe, verödete Städte und Dörfer erhoben sich durch neue Einwohner, Verkehr und Ackerbau. Albrecht, nun nicht mehr bloß geheimer Anhänger der neuen Lehre, führte Luthers geläuterte Grundsätze des Christenthums, mit diesem Künste, Wissenschaften und Einrichtungen zum Wohl des Landes ein.

Auffallend ist es, daß in keiner Schrift der Beibehaltung jener Briefbeförderungs-Weise durch reitende Postillons oder eigene Boten gedacht wird; nur von Landesherrlichen Botensendungen durch bestimmte Leute wird späterhin gesprochen, und daß (den Acten zufolge) in ganz Ost-Preussen und Preussisch-Litthauen die Dorfschulzen verpflichtet waren, die Briefe und die

Verfügungen der Obrigkeiten von Amt zu Amt besorgen zu lassen, woraus die Benennung: Aemter-Posten in jenen Provinzen entstand.

---

§. 5.

Botenwesen in den Marken Brandenburg.

In derselben Zeit waren die Boten-Anstalten in den Marken Brandenburg auch schon in einer bessern Ordnung, wenn gleich der Landesherr, die Regierungs-Behörden und jeder Einwohner die Briefe theils mit eigenen Leuten, theils durch eben abreisende Frohn- und Gerichtsdiener, gewöhnlich aber mit solchen Personen abschickten, welche mit Botenlaufen nach bestimmten Oertern ein Gewerbe trieben, des Weges kundig waren, die zu berührenden Städte kannten, auch vielen Einwohnern jedes Orts bekannt waren und Botenläufer hießen. Auf diese letzte Gattung beziehen sich alle in den vorigen Jahrhunderten von Zeit zu Zeit erlassenen Verfügungen.

Die wichtigen Handelstädte Hamburg, Danzig, Königsberg, Leipzig, Nürnberg, Frankfurt a. M., Cöln, Bremen Amsterdam ꝛc. ꝛc., welche zum Hansabünde gehörten, hatten vorlängst schon ihren Stadt- und Kaufmanns-Boten vorgeschrieben, an gewissen Tagen abzugehen und anzukommen (s. S. 89 u. f.).

Diese Einrichtung war ebenfalls schon im Kur-Brandenburgischen eingeführt worden. Kamen die Boten jener fremden und der inländischen Städte z. B. an den Kurfürsten, oder an die Regierungs-Behörden nach Cöln a. d. Spree (Berlin), so wurde die Ankunftszeit genau in dem Empfangschein bemerkt, und nach einer förmlichen Berechnung das Botenlohn vierteljährlich aus der Hofrentei bezahlt. Zuweilen kamen die Abgeschickten zu Pferde, auch in einem Einspänner, wenn sie viele Briefbunde, auch wohl Handpäckchen, mitbrachten, denn aller Orten, wo sie durchkamen, empfingen und bestellten sie Briefe, Gelder und Pakete.

Die

Die urkundlichen Nachrichten aus den frühen Jahrhunderten über diese Botengänge in den Marken sind zwar verloren gegangen, indessen geben Bruchstücke in den alten schriftlichen Aufsätzen einige Auskunft. In den Kurlanden (also seit dem 18. April 1417, an welchem Tage in Kostnitz Friedrich I. die Kurwürde von Brandenburg erhielt) waren nämlich die Posten, wie sie jetzt sind, dem Namen und Wesen nach, völlig unbekannt. Im Anfange des sechzehnten Jahrhunderts kommt die Benennung: Postbote zuerst vor.

Die älteste schriftliche Urkunde spricht von einer landesherrlichen Botenpost von Cüstrin nach Onolzbach p). Kurfürst Albrecht (Achilles, auch Ulysses), der Held seiner Zeit, hatte als Besitzer der Mark Brandenburg und der Fränkischen Lande, gewöhnlich seinen Aufenthalt in Onolzbach (Anspach), oder am Kaiserlichen Hofe, weil ihn, den feinen, sehr geistreichen Hofmann, die etwas derben Sitten und Ausdrücke der gutmüthigen schlichten Märker nicht sonderlich ansprachen. Aber als Regent ließ er dennoch jenen Ländertheil nicht außer Acht und unterhielt deßhalb die genannte Botenpost als Verbindungsmittel. In seinem am Matthäustage (den 24. Februar) 1473 errichteten Testament bestimmte der sorgende Fürst, daß der Kurprinz Johann die Kurwürde und die Marken, der zweite Sohn Friedrich das Fürstenthum Ansbach, und der dritte Sohn Sigismund das Fürstenthum Bayreuth erhalten sollten.

Neun Jahr nach Albrechts Tode (1486) starb der dritte Sohn Sigismund 1495 ohne männliche Erben, Bayreuth fiel mithin seinem ältern Bruder Friedrich zu, dem nun einzigen Markgrafen in Franken — im Bericht der Geheimen Räthe steht: „ufm Gebirge" — und Burggrafen zu Nürnberg. Die große Eintracht der beiden verbrüderten Regenten, ihr fester

---

p) oder Ansbach, zusammengezogen in fränkischer Mundart Onolzbach in Onsbach, daraus Ansbach oder Anspach, lateinisch Onoldum, auch Onoldinum.

Verein, sich gegenseitig zu rathen und beizustehen, und die sehr bedenklichen Zeitereignisse machten einen häufigen Briefwechsel dringend nöthig, sein Gang mußte sicherer und bestimmter seyn als bisher. Dies ward bewirkt, jedoch ist die Anfangszeit des Botenganges nicht angegeben.

Die Boten gingen 2- auch 3mal im Monat an unbestimmten Tagen ab von Cüstrin (dem öftern Aufenthalt des Kurfürsten) über Lietzen, Beeskow (Ruhetag), Lübben, Schlieben, Torgau (Ruhetag), Eilenburg, Leipzig (Ruhetag), Weißenfels, Ekkartsberge, Weimar, Saalfeld (Ruhetag), Gräfenthal, Judenbach, Coburg, Potelsdorf, Beyersdorf (Ruhetag), Katelsbach bis Onolzbach, 68 Meilen in 24 Tagen. So lauten die noch vorhandenen Boten- und Stundenzettel, sämmtlich geschrieben und ganz in der heutigen Form abgefaßt.

Mit diesem Botengang stand ein gleicher in Verbindung von Onolzbach über Bamberg, Coburg (Ruhetag), Eisfeld, Ilmenau, Gotha (Ruhetag), Langensalza, Tennstädt, Herzberg und Seesen nach Wolfenbüttel (damals die Residenz des Herzogs von Braunschweig dritter Linie), 52 Meilen in 15 Tagen. In Cüstrin, Onolzbach und Wolfenbüttel waren stets Landesherrliche Boten bereit, die bei Vorfällen sogleich fortwandern und den ganzen Weg unabgewechselt selbst zurücklegen mußten. In den Botenzetteln beider Course sind das Lohn- und Zehrgeld nicht benannt.

Nach einem amtlichen Bericht des Michael Matthias q) wurden in den Zeiten der beiden Kurfürsten Joachim I. und II. (1499—1571) alle Landesherrliche und Privatbriefe durch 30 vereidete Boten bestellt, die aus der Hofrenthei in Cöln (Berlin) besoldet wurden, und noch ein bestimmtes Zehr- und Wartegeld für jeden Tag erhielten, wenn sie an einem Ort verweilen mußten. Diese Beamten besorgten zugleich auf ihren Berufsgängen die Briefe ins Ausland, nach Böhmen, Sachsen,

q) Michael Matthias, Kurfürstlicher Cammer-Registrator, nachher Postdirector in Berlin. (s. folg. §. 8. Seite 172).

Oesterreich, ganz Süddeutschland, Holland, Dänemark ꝛc. ꝛc. sammelten und bestellten unterweges, was ihnen eingehändigt wurde, und ließen sich dafür nach Willkühr ein Bestellerlohn bezahlen. Die Ausdrücke in den Amtsberichten sind nicht ganz klar, ob alle Boten, oder welche von ihnen, für jeden Botengang 8 Thaler Lohn und täglich 2 Groschen Zehr- und Wartegeld erhielten.

Die Botenposten — so benannte man die Botengänge schon in jener Zeit — wurden nach und nach in größere Ordnung gebracht, wozu besonders der häufige Briefwechsel über die Staats-Ereignisse und das Verbreiten der Reformation beitrugen. Ueber 200 Jahr alte Amtsberichte bezeugen, daß schon vor 1550 unter der Regierung Joachim II. (Hectors) und seines Bruders, des Markgrafen Johann V. zu Cüstrin, eine sogenannte Boten-Ordnung (Postgesetz) ergangen sey und eine Botenpost regelmäßig von Cüstrin über Trebbin, Zinna und Annaburg nach Wittenberg bestanden habe, von wo die Briefe durch Kurfürstlich Sächsische Boten nach Dresden, Wien, Heidelberg ꝛc. ꝛc. für Kur-Brandenburgische Rechnung weiter besorgt wurden.

Der Kurfürst Johann Georg errichtete im J. 1583 gemeinschaftlich mit dem Kurfürsten August von Sachsen ein zweites, oder wie der Titel sagt, ein: „Erneuertes vndt verbessertes Boten-Reglement", dessen Urschrift aber in den Post-Archiven zu Berlin und Leipzig nicht zu finden ist.

Am 28. Mai 1589 errichtete die Markgräfliche Regierung in Anspach eine Botenpost über Hof, Schlewitz (Schleitz) Roda, Naumburg bis Halle, und von hier gemeinschaftlich mit den Lüneburgischen Behörden bis Celle. In jedem der genannten Orte mußte sich ein Bote aufhalten, der die ihm von dem angekommenen Boten zugebrachten Briefe sogleich, bei Tage und in der Nacht, weiter bis zum folgenden Stationsorte eines Boten brachte. Auf jedem dieser Botenwechsel war ein Beamter (Postverwalter) bestellt, der das angekommene Briefpaket annahm, in ein Buch (Manual) verzeichnete und dem abgehenden Boten

mit einem Post- (Stunden-) Zettel einhändigte, in den er die Stunde der Ankunft und des Abgangs schrieb.

In einem Schreiben des Kurfürsten Joachim Friedrich v. 15. December 1600 an das Domkapitel in Magdeburg wird einer „seit vielen vndt vnfürdenklichen jahren" über Zinna nach Annaburg „angerichteten" Botenpost und des mit dem Kaiser und den Mit-Kurfürsten geführten Schriftwechsels gedacht, der durchaus frei befördert werden müsse, weil er Reichssachen betreffe. Auch sey es dringend nöthig, diese und „Andrer" Briefe schleunigst zu bestellen.

Drei Jahr nachher (1603) waren schon eine Botenpost von Brandenburg nach Stettin, und auf einen Kurfürstlichen Befehl vom 13. November 1604 an den Kammermeister (Director) in Cüstrin, auch eine solche mit Botenwechsel von Amt zu Amt über Landeck und Neuhof bis Marienwerder vorhanden, um die Herrschaftlichen Briefe aus und nach Preussen schleuniger zu besorgen.

Dieser Botenposten wird hier darum so bestimmt und umständlich erwähnt, um zu überzeugen, wie ausgedehnt schon zu jener Zeit in den Marken die Landesherrlichen Anstalten für das Briefbefördern waren, und daß sie Jedermann mitbenutzen konnte. Auch ergibt sich, daß schon im frühern Jahrhundert das Einschreiben der Briefe (Encartiren) und der Gebrauch des Stundenzettels Statt fanden, ohne Vorbild und Muster von fremden Anstalten herzunehmen,

> auch viele Jahre zuvor, ehe die Taxisschen Einrichtungen in Deutschland eingeführt und bekannt wurden.

---

§. 6.

Reitende Posten. Boten-Ordnung.

Die Staats-Verhältnisse wurden bedenklich. Deutschlands protestantische Reichsfürsten fürchteten den Haß und das Uebergewicht der katholischen, welche dem Wankenden Vortheile verhießen und die Andersdenkenden mit Verfolgung und Verheerung bedroheten. In dieser gährenden Verfassung trat Johann Sigismund am 18. Julius 1608 die Regierung der Kurlande an, welche im folgenden Jahre 1609 durch die Besitznahme der von seinem Schwiegervater Johann Wilhelm, dem letzten Herzog von Jülich, ererbten Länderstücke Cleve, Mark und Ravensberg bedeutend vergrößert wurden. Dieser Zuwachs seines Gebiets häufte den Schriftwechsel mit den neuen Landesbehörden, dessen Beförderung aber, wegen der so weiten Entfernung und der Trennung vom Mutterstaat, durch die dazwischen liegenden fremden Gebiete gar sehr erschwert wurde.

Vorzüglich forderte das wichtige Herzogthum Preussen — [dessen Belehnung der Kurfürst zwar beim Könige Sigismund III. von Polen eifrig betrieb, jedoch nur die Curatel und Landesregierung erhalten konnte] — seine stete Aufmerksamkeit und öftere schriftliche und schleunige Mittheilung aller Ereignisse und Verfügungen, was freilich durch Boten zu Fuß nur langsam geschehen konnte. Johann Sigismund befahl deßhalb 1610 dem Amtmann Ohm in Zehden (bei Freienwalde an der Oder), die ihm zugebrachten Briefe nach Preussen durch reitende Boten von Stadt zu Stadt weiter senden, von den Brief-Empfängern einen Empfangschein ausstellen und diesen zurückbringen zu lassen. Diese Anstalt ist die

erste errichtete Reit-Post

in Brandenburg-Preussen, Fünf Jahr vor der Investitur des Grafen von Taxis als Reichs-General-Erb-Postmeisters in Deutschland.

Zugleich eine Widerlegung des Irrthums und Nachschreibens vieler Geschichtschreiber, welche die Entstehung des Postwesens im Brandenburgischen in das Jahr 1650 setzen.

Die Vorboten des dreißigjährigen Krieges naheten; die evangelischen Regenten schlossen sich mehr aneinander und errichteten zum Schutz der Religionsfreiheit zwei Unionen, die erste 1603 in Heidelberg, die zweite 1610 zu Hall in Schwaben. Die Katholischen, erbittert gegen Alle, die ihren Glauben anfochten, vereinigten sich, 1610 in Würzburg ebenfalls zu einem Bunde, den sie Liga nannten. Der vom Kaiser Rudolf II. im Jahr vorher am 11. Julius 1609, zur Bestätigung der Religionsfreiheit, erlassene Majestätsbrief hatte alle Gemüther aufgeregt, er ließ böse Folgen fürchten.

Bei diesen feindseligen Verhältnissen fand der Kurfürst auch dringend nöthig, ein schleuniges Befördern des Briefwechsels mit den Verbündeten und seinen entfernten Provinzen anzuordnen, und die Mißbräuche und Mängel abzuschaffen, welche besonders bei den Landesherrlichen Boten-Anstalten eingerissen waren.

Er erließ daher die im Original vorhandene schriftliche neue

Post- und Boten-Ordnung vom 20. Junius 1610,

in welcher den vereideten Kanzlei- oder Post-Boten r) genau vorgeschrieben war, wieviel sie Lohn und Zehrungsgeld — nach der Entfernung eines Orts und der Jahreszeit berechnet — für jede Reise (Botengang) nach Maynz, Speyer, Darmstadt, Braun-

r) Damals 24. Die Briefe wurden in 3 silbernen, und 21 blechernen Büchsen — statt der jetzt gebräuchlichen Felleisen — verwahrt. Jene silbernen enthielten nur die Kurfürstlichen Handschreiben, in den blechernen wurden die Staats- und Privat-Briefe fortgebracht.

schweig, Kopenhagen, Cleve, Wien, Krakau rc. rc., erhalten sollten.

Jeder Brief wurde in ein für diesen Zweck bestimmtes Buch (Manual) verzeichnet und jeder Bote mußte einen Empfangschein und ein Zeugniß zurück bringen, in welchem die Zeit der Ankunft und des Zurückgehens genau angegeben war, ganz unsern Stundenzetteln gleich. Sämmtliche Boten wurden in der Kurfürstlichen Kanzlei vom Botenmeister (jetzt Hof-Postmeister genannt) Christoph Frischmann abgefertiget, jedoch nur dann, wenn eine Anzahl Briefe nach einem Hauptorte und zur Bestellung unterweges auf derselben Route vorhanden war.

Die Sorge für Preussen bewog den Regenten, in Königsberg zu verweilen, um aber die Kurlande und das Clevesche in Verbindung zu halten, mußte Frischmann in Berlin eine besondere Botenpost von dort bis Marienwerder von 3 zu 3 Meilen einrichten, die Amtsdiener jedes Orts zu Boten bestellen und vereiden und die Amts- oder Stadtschreiber zu Postverwaltern annehmen. Jene erhielten 4 Gulden jährliches Gehalt, Letztere jährlich ein Kleid aus der Hofschneiderei statt der Besoldung. So besagt der commissarische Bericht des Frischmann vom 22. September 1616.

Das langsame gefahrvolle Befördern der Briefe durch Fußgänger blieb höchst nachtheilig; denn häufig gingen Nachrichten und Klagen ein, daß die Briefe entweder nicht richtig bestellt, oder verloren, oder die Boten unterweges von dem herumstreifenden Gesindel und den Nachzüglern beraubt, wohl gar wären erschlagen worden. Dies bewog den Nachfolger Sigismunds, den Kurfürsten Georg Wilhelm, die von seinem Vater (1610) errichtete reitende Post von Zehden nach Marienwerder geregelter besorgen zu lassen, denn der zwischen Schweden und Polen auf 32 Jahr geschlossene Waffenstillstand ließ die Sicherheit Westpreussens erwarten. Die Post war am 21. November 1620 im Gange.

Zwei Jahr vorher, 1618 hatten in Deutschland die Gräuel des dreißigjährigen Krieges begonnen, auch in den Marken hauseten Freunde und Feinde nach Gefallen, der Postenlauf wurde gehemmt und die Briefsendungen geschahen größtentheils durch Leute, die sich durchschleichen mußten und durch reitende Feld- oder Heerboten (Feld-Couriere). Georg Wilhelm flüchtete nach Königsberg, um fern von den Verheerungen und Erpressungen zu seyn, und überließ seinem Staatsminister, dem berüchtigten Grafen Adam von Schwarzenberg, dem Anhänger und Günstling des Wiener Hofes, die Regierung der Kur-Staaten. Die Cleveschen Provinzen blieben ihrem Schicksal überlassen. Der unglückliche Regent starb in Königsberg den 1. December 1640. Noch wüthete der Krieg; die Kaiserlichen und Schweden benutzten abwechselnd die Marken wie herrenlose Güter.

---

§. 7.
Friedrich Wilhelm der Große.
Errichtung neuer Posten.

In dieser ernsten Zeit trat Friedrich Wilhelm sein Herrscher-Amt an mit hohem Muth, mit thätiger Kraft und rascher Besonnenheit. Die Geschichte nennt ihn den Großen, seine Thaten und sein Ruhm verewigen ihn. Sein überschauender Geist, sein stets reger Wille, nur das Gute zu verbreiten und die rechten Mittel zum Gelingen des Bessern zu wählen: dieser Sinn waltete nun überall, daher sein überraschendes Erscheinen bald in Berlin, bald in Cleve und in Königsberg, um selbst das Nöthige anzuordnen und zu leiten, durch seine Gegenwart den Willen zu kräftigen, die Gehorchenden zu beleben, die Widerstrebenden zu zügeln.

Wo der Regent auch war, mußten die Berichte aus den entferntesten Orten unmittelbar an ihn selbst erstattet wer-

den a), aber sie gingen spät ein. Der Grund aller Zögerungen lag in der säumenden Art des Briefbeförderns, nur reitende Posten konnten dem Unwesen abhelfen. Der Kurfürst wußte dies. Die Ausführung seines Planes wurde jedoch durch die feindlichen Durchmärsche und Heerzüge in Norddeutschland behindert, man mußte sich darum nur auf die Verbesserung der reitenden und Boten-Posten in dem von Deutschland entfernt liegenden Ostpreussen beschränken.

Es bestanden zwei Botencourse von Königsberg, der eine und uralte von Riga über Königsberg, Danzig und Stettin nach Hamburg mit den Briefen nach dem Cleveschen, Holland und Norddeutschland, der andre oder neue, 1638 angelegte, für die Briefe nach und aus Leipzig und Süddeutschland, bald darauf als reitende Post von Königsberg über Marienwerder bis Nebro (26 Meilen), wo sich die Märkische reitende von Cöln (Berlin) über Cüstrin, Neuhof und Tuchel anschloß. Die Kosten dieser reitenden Posten betrugen jährlich 1214 Thaler für 2 Postillons und 2 Pferde auf jeder Station.

Im Jahr 1643 war Hanns Bunsing Kurfürstlicher Postmeister in Königsberg, in seine Stelle trat der Hof-Postschreiber Martin Neumann. Die Kaufleute in Riga, dies damals, wie ganz Kur- und Liefland, in Schwedens Besitz, hatten starken Handel mit Königsberg, Danzig, Hamburg, Bremen und Amsterdam, die Briefsendungen theils durch die Stadt-, theils durch eigene Boten, wohl auch durch Reisende, waren säumend und unsicher, und die Bestellungen unzuverläßig. Das nördliche Rußland unter dem jungen im J. 1645 zum Czaar ernannten Alexis Michael noch wüste und ohne eigentlichen Verkehr. In Lieflands und Kurlands großen Städten Pernau, Riga, Re-

---

a) In einem Schreiben v. 19. Julius 1651 an die Ober-Regierungs-Räthe in Berlin sagt der Fürst: „daß ihr ewere (eure) onterthänigste gedanken (Meinungen) zusammentragen vndt Vns mit ewerem einräthlichen (gutachtlichen) bedenken gehorsambst an handt gehen wollen" rc. rc.

val und Mitau blühte nur der Verkehr, Dünamünde und die Insel Oesel bildeten gewissermaßen die Stapelplätze.

Um dem Handel einen stärkern Betrieb und eine weitere Ausdehnung zu geben, wandte sich der schwedische Postmeister Becker in Riga an den Preussisch-Brandenburgischen Amtsgenossen Martin Neumann in Königsberg und brachte die Errichtung einer reitenden Post zwischen beiden Städten in Vorschlag.

Der Kurfürst nahm den Plan wohl auf und gab nicht nur den Befehl zur Ausführung, sondern verordnete auch am 17. Februar 1646 auf jener alten Botenstraße von Memel bis Danzig Postreiter stationsweise zu bestellen, eine Post, die sich in Memel an jene schwedische anschließen müsse.

Der Postmeister Becker in Riga, bedacht auf ein Beschleunigen der Briefsendungen nach Hamburg und Holland, erbot sich auch, die bisherige Botenpost bis Danzig reitend besorgen zu lassen und begehrte zur Vergeltung den freien Durchgang und eine Briefsammlung in Königsberg. Dies wurde abgelehnt und dagegen die oben bemerkte, vom Kurfürsten angeordnete

Reit-Post vom Gränzort Memel über Königsberg und Pillau nach Danzig

errichtet, von Memel ab führte Becker seinen Rittantheil über Libau, Mitau, Riga, Dorpat und Pernau nach Arnsburg auf der Insel Oesel, dem Landungsplatz der Schwedischen Truppen. Das Patent über jene Postanlagen ist auf den 21. December 1646 ausgestellt. Zwei Jahr später, 1648 kam auch eine

Reit-Post von Königsberg über Liebstadt, Hohenstein und Neidenburg nach Warschau

zu Stande.

Diese umständlichen Nachrichten von den Post-Anlagen in den Jahren 1610, 1620, 1638, 1646 und 1648 werden meines Bedünkens als eine zweite Widerlegung der so zuversichtlichen Angabe fast aller Historiker dienen, daß in den Brandenburg-

Preussischen Staaten das Postwesen erst im Jahr 1650, nach Andern gar 1652 eingeführt worden sey, und zugleich überzeugen, wie es um die Glaubwürdigkeit solcher Gewährsmänner und deren Behauptungen stehe.

---

§. 8.

Post nach Cleve. Michael Matthias. Versuche des von Taxis.

Die Briefe nach dem Cleveschen mußten von Berlin den Weg über Hamburg, Bremen und Amsterdam nehmen, die einzige sichere Poststraße in Norddeutschland für die Correspondenz, denn die vorzüglich gegen Brandenburg feindselig gesinnten Reichs- oder Taxisschen Postbeamten öffneten und unterschlugen viele Briefe. War jedoch Eile nöthig, so besorgten erwählte Dragoner — Posttrabanten genannt — auf bestimmten Stationen das Weiterbringen. Diese Art Postreiter wurde in der Folge, während der Feldzüge des Regenten, überall, wo sich derselbe aufhielt, eingeführt.

Der Westphälische Friede, geschlossen am $\frac{14}{24}$ October 1648 zu Münster und Osnabrück, gab dem zerrütteten Deutschland Ruhe und dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm die in Herzog- und Fürstenthümer verwandelten Hochstifte Magdeburg, Halberstadt und Minden, als eine Entschädigung für das der Krone Schweden überlassene Vorpommern zum Eigenthum, den Besitz Magdeburgs aber erst nach dem Tode des zeitigen Administrators, Herzogs August von Sachsen als weltlichen Erzbischofs. Seit der Reformation hatte nämlich das Erzbisthum Magdeburg einen weltlichen Fürsten, unter dem Titel: Administrator, zum regierenden Oberhaupt und Erzbischof. Der Letzte war jener August, zweiter Sohn des Kurfürsten Johann Georg I. von Sachsen.

Durch jene neuen Provinzen konnte nun eine eigene fast gerade Land- und Poststraße von Berlin bis Cleve geführt werden. Sie entstand zwar, im Auftrage des Regenten, durch die vorläufigen Anordnungen des vorgedachten Postmeisters Martin Neumann aus Königsberg, aber sie wurde zweckmäßiger eingerichtet, mithin verbessert durch die Veranstaltung und umsichtsvolle Betriebsamkeit eines höchst merkwürdigen Mannes, des dazu beauftragten Cammer-Registrators und Hofrentmeisters Michael Matthias [1]). Er errichtete Stationen in Spandau, Brandenburg, Barby, Magdeburg vorbei, Halberstadt, Braunschweig, Hannover (s. Kapitel 6. und 5.) Minden, Bielefeld, Hamm, Wesel und Cleve; denn die von Martin Neumann angelegten Postwechsel waren zum Theil 10 bis 16 Meilen von dem folgenden entfernt, und wurden nur von Einem Postillon besorgt, der unterweges von 3 zu 3 Meilen ein frisches Pferd (Relais) zum Weiterreiten stehen hatte, folglich die ganze Stationsstrecke von 10 bis 16 Meilen in Einem Ritt zurück-

---

1) Ober-Aufseher der Posten (General-Post-Inspector) und 1654 laut Bestallung v. 29. September, zum Post-Director bestellt. In den Verfügungen des Kurfürsten wird er jedoch nie Postdirector, sondern bis zu seinem Tode (1684) stets Amts-Cammerrath und Hofrentmeister genannt. Dies bestätiget sich, außer den eigenhändigen Schriften, auch durch ein Denkmal jener Zeit. In dem vormaligen Wohnhause dieses Mannes — jetzt ein wohlerhaltenes Hofgebäude der neuen Kriegsschule, an der heiligen Geist- und Burgstraßen Ecke, Nr. 10. — steht auf einer im zweiten Stockwerke von außen eingemauerten Steintafel die von ihm selbst verfertigte nun aufgefrischte lesbare Inschrift: Ao (anno) 1657 hat desselben Sohns Tochter Sohn, Herr Michael Matthias Churfürstl. Brandenburgischer Ambts Cammer Rath vndt Hoff-Rentmeister auch Autor vndt Director der Hoff-Posten in den sämptlichen Churlanden das eine Vorderhaus erweitert etc. etc. Er wurde dem Regenten durch seinen Freimuth bekannt, da er als Registrator bei der Durchsicht einer schon ausgefertigten Urkunde — in welcher dem Grafen v. Taris das erbetene Post-Regal im Kur-Brandenburgischen überlassen wurde — sein Bedenken äußerte und mit Gründen anrieth, die Bewilligung zurückzunehmen.

legte. Ermüdungen, plötzlich eingetretene Schwäche oder Krankheit mußten Versäumnisse, sehr oft auch ein Ausbleiben der Post zur Folge haben, deßhalb wurden einige Jahre nachher (1651) kürzere Stationen von 4 bis 5 Meilen angelegt und auf jeder ein Postreiter bestellt.

Der Postweg mußte Magdeburg vorbei gelegt werden. Am 10. Mai 1631 ward nämlich diese Stadt von den Tillyschen, (eigentlich den Piccolominischen) Kroaten überrumpelt und zum Theil abgebrannt. Die Schweden bemächtigten sich beim Vorrücken der Stadtreste, legten Festungswerke an und erlaubten dem Administrator, Erzbischof Prinzen August, die Rückkehr. Die Stadt blieb folglich zweifach fremdherrlich. Aus diesem Grunde konnte man den Cleveschen Cours nicht durch die Stadt führen.

Die Post begann im Julius 1649, einmal wöchentlich. So besaß denn der Kurfürst eine eigenthümliche Postenlinie von einem Gränzpunkt seiner Staaten bis zum andern, von Nimmersatt an der Kurländischen Gränze bis Geldern, ununterbrochen 187¼ Meilen lang, nach damaliger Berechnung. (s. folg. §.).

Graf Lamoral von Taxis sah wohl den Nachtheil ein, der sein Reichs-Postwesen durch diese clevesche Post bedrohte. Bei dem vom Kurfürsten so oft gezeigten festen Sinn, keine Schmälerung seiner Hoheitsrechte zu dulden, konnte eine wohlgeleitete Unterhandlung das Unheil abwenden. In der Form eines Wunsches zum Wohl des Kur-Brandenburgischen Staats, trug Lamoral beim Kurfürsten auf die Erbbelehnung mit dem Postwesen an. Zugleich wurde, um das Ziel zu erreichen, jenem gefürchteten Michael Matthias durch einen geheimen Abgeordneten mitgetheilt, daß ihm vom Grafen Taxis, im Fall der Landesherrlichen Gewährung, die Direction des Postwesens in sämmtlichen Kurlanden würde übertragen und ein Gehalt ausgesetzt

werden, „daß er als ein vornehmer Edelmann davon „leben könne".

Aber mit edler Treue und Liebe gegen seinen Fürsten und sein Vaterland, wies der wackere Mann das Anerbieten ab, zeigte dem Kurfürsten das Geschehene an und bestimmte denselben, die Zusicherungen des Reichspost-Generalats nicht zu beachten, sondern seinem Staate den großen Vortheil eigener Posten auch ferner zu gewähren und diese Selbst verwalten zu lassen.

Dies geschah.

Friedrich Wilhelm sagt in seinem Schreiben d. d. Cleve d. 2. Julius 1652 an den Kaiser Ferdinand III.: „daß in „allen meinen Erblanden (den Marken nämlich) niehmalß „einige andere Posten angestellt gewesen, biß dato auch „noch keine andere darin seyn, alß welche meine hochlöbl. Vorfahren angeordnet vndt auf ihre eigene Kosten „unterhalten haben ꝛc. ꝛc. In meinem Herzogthumb „Cleve aber seindt vor wenig Jahren bey den Osnabruggisch- vndt Münsterischen Friedens-Tractaten einige „Postbediente vom Graffen von Tassis angestellet worden, „durch welche ich auch meine Postpacquette eine Zeitlang „von Münster biß Cleve vndt nach Hollandt bestellen „laßen, Nachdem dieselben aber davor ein so unbilliges „Porto gefordert, so habe ich meine Hof-Post durch alle „meine Lande von der Veste vndt See-Port Mümmel „(Memel) biß zum Herzogthumb Cleve etwaß beßer alß „vordem gewehsen, einrichten laßen, daß ich solche umb „etwa vor 5 à 6000 rthlr. jährlich unterhalten kann ꝛc. ꝛc. „Des Graffen von Tassis Postbediente haben sich auch „ganz vnverantwortlich erkühnet, in meinen eigenen Landen unter der Handt meine landesfürstliche Hoheit „nicht wenig zu violiren, darüber ich denn auch die Verordtnung thun müßen, daß einige Bürger vndt Botten sofort arretiret vndt bestraffet worden ꝛc. ꝛc. so habe

„Ich dem Graffen von Tassis selbst zugeschrieben, daß
„ich hinführo nicht weiter gestatten könnte, daß er in
„meinen hiesigen (Cleveschen) Landen absonderliche Post-
„bediente halten vndt anstellen mögen 2c. 2c.

Zwei Jahr früher hatte der Kurfürst eine reitende Post von Cleve nach Amsterdam und dem Haag einrichten lassen. Graf Taxis widersetzte sich dieser Anlage als einem Eingriff in seine Kaiserliche und Reichs-Post-Rechte. Doch der Kurfürst bedräuete ihn in dem Schreiben aus Berlin v. 14. December 1650 an seinen Geschäftsträger Joh. Copes im Haag: „In Unserem
„Herzogthumb Cleve vndt Graffschaft Mark haben Wir
„zwahr bißhero geschehen laßen, daß seit einiger Zeit von
„dem Graffen Tassis einige Postbediente daselbst ange-
„stellt worden; Aber wenn sich dieselben sollten gelüsten
„laßen, Vnsere Post zu behindern, So würden Wir ver-
„vrsacht werden, dererselben Posten in Vnsern Landen
„(im Cleveschen nämlich) wiederumb vffzuheben vndt ganz
„abzuschaffen, gestallt Wir denn auch solches Vnserm
„Statthalter Graffen Joh. Moritzen zue Naßaw (Nas-
„sau) gnädigst rescribirt. Sintemall das Jus Postarum, alß
„welches unter die Landesfürstliche Regalia gehört, Vnß
„in allen Vnsern Landen vnstreitig allein zustehet. Es
„hat auch der Graff Tassis in Vnsern hiesigen
„Chur-Brandenburgischen, Pommerschen vndt
„Preussischen Landen niemahls, auch noch izo nicht,
„einige Posten anstellen dürffen. Wir werden auch
„künfftig Niemanden solches zum praejuditz Vnsers Post-
„regalis gestatten, sondern Vnß billich dieses von Gott,
„vndt Rechtswegen zukommenden beneficij vndt Postre-
„galis allein gebrauchen vndt es Vns von keinem entzie-
„hen laßen" 2c. 2c.

Die Behauptung also, daß Taxis dennoch Posten in des Kurfürsten Landen gehabt habe, ist insofern zu weit gedehnt, denn alles beschränkt sich nur auf die entfernte, erst spät durch Erb-

schaft erworbene Gränzprovinz Cleve, in welcher jene Reichsposten sich seit den Münsterschen Friedens-Unterhandlungen angesiedelt hatten, und darauf bezieht sich auch der Befehl des Kurfürsten aus Cleve v. 21. Sept. 1652 (in Beust Post-Regal B. II. S. 715), daß die Briefe mit den Taxisschen Posten befördert werden sollen, nämlich aus dem Cleveschen nach Holland, Münster und Osnabrück, weiter nicht.

Auch das Schreiben des Kurfürsten v. 26. April 1660 an den Kaiser Leopold I. spricht: „Gestalt dann absonderlich „soviel Meine Vorfahren, Churfürsten vndt Marggraffen „zu Brandenburgk bis auf Mich gegenwärtig anbelangend, Dieselben niemahlß einige andere Posten als „die Ihrigen gehalten, Postmeister vndt waß mehr „darzu erfordert wird, bestellet, geordnet, nach Dero gefallen geendert vndt anders eingerichtet vndt derogestalt „fort für fort biß auf gegenwärtige stunde in quietissimo „Juris Postarum Exercitio gewesen vndt geblieben" rc. rc.

Eben so spricht der Wille seines Nachfolgers — Friedrich III. (nachmals König Friedrich I. von Preussen) in der Bestallung des Geh. Staatsraths (Ministers) von Schmettau, als Ober-Postdirectors (General-Postmeisters) d. d. Oranienburg d. 7. August 1699: „Absonderlich hat er, als Ober-Post-Director, „dahin zu sehen, daß von dem General-Reichs-Post-„Ambt vndt dazu bestellten Fürstlich-Taxischen Bedienten (Postbeamten) Unserem Hoff-Post-regal in Unserer „Chur-Mark Brandenburg vndt übrigen Landen „kein Abbruch noch nachtheil wiederfahren möge: Dieweil auch in Unseren Westphälischen Landen die „Reichspost an einigen orten Ihre hergebrachte Stationes „annoch hatt, vndt Wir dieselbe ohne in mehrere Verdrieslichkeiten mit dem Kayserlichen Hoff vndt dem Fürsten von Taxis zu verfallen, nicht aufheben können: „So hat Unser Ober-Post-Director dahin zu sehen, daß „mit die auf gemelte Stationen befindliche Bediente (Beamte)

„amte) der Reichs-Post sich Unserem Hoff-Post-Interesse
„zu nachtheil nicht extendiren, noch Briefe von Unseren
„Unterthanen sammeln vndt distribuiren, sondern viel-
„mehr mit guter manier vndt ohne daß sie über gewalt
„zu klagen haben, nach vndt nach mehreres eingeschren-
„ket werden" rc. rc.

Möge diese Darstellung der Thatsachen — durch die Originalschriften in den Postarchiv-Acten begründet — überzeugen,

daß in den Churlanden Brandenburg und Preußen nie Reichsposten bestanden haben und aufgenommen worden sind,

folglich auch nicht daraus verdrängt werden konnten, wie Bischer in seiner Zeittafel S. 19 und viele Schriftsteller durchaus irrthümlich anzeigen. Keine ihrer Angaben kann glaubhaft bewiesen werden.

Dem Kurfürsten erschien das Postwesen so wichtig, daß er es für wesentlich und erforderlich hielt, nun die Anordnungen und Aufsicht darüber einem der höchsten Staats-Beamten zu übertragen, der das Einzelne beurtheilen, das Ganze übersehen und sogleich das Nöthige verfügen könne. Friedrich Wilhelm ernannte seinen Geheimen Staatsrath (Minister), Reichs-Freiherrn Otto von Schwerin zum Vorstand und 1652 zum Ober-Postdirector. Dieser zog jenen geprüften, im Postfach so erfahrnen Michael Matthias (s. S. 172, Note t) in allen Post-Angelegenheiten zu Rathe, trug dessen Vorschläge und Meinungen dem Beherrscher vor, und ließ solche, nach dessen geschehener Genehmigung, ausführen. Jener Schwerin ist hienach der erste Post-Chef in der Reihe der ihm Gefolgten.

---

§. 9.

Besitznahme des Herzogthums Ostpreussen. Ehrenstellung der Postmeister.

Dem hohen Geiste Friedrich Wilhelms und seiner Gewandtheit in der Staats-Regierung war es vorbehalten, die Polnische Lehnsherrschaft über das Herzogthum Ostpreussen aufzuheben und dies als unbeschränktes Eigenthum zu erwerben.

Die dreitägige Schlacht bei Warschau entschied am 18. Julius 1656 das Schicksal Polens, König Karl Gustav von Schweden siegte, Johann Casimir von Polen flüchtete, und überließ mit seinem Reich auch als Ober-Lehnsherr das Herzogthum Preussen dem Ueberwinder.

Der Kurfürst, als Gustavs Kampf- und Bundesgenosse, bewirkte, daß der König von Schweden, im Rechte des Eroberers und Beherrschers von Polen, durch den Vergleich zu Libau vom 10. November d. J. Polens Lehnsherrlichkeit über Preussen und Ermland für aufgehoben erklärte und diese Provinzen dem Kurfürsten zum unbeschränkten Eigenthum überließ. Ein Jahr nachher entsagte auch Polen — in dem Friedensschluß zu Wehlau am 19. September 1657 — aus freiem Willen seiner Herrschaft über jenes Ostpreussen, das es doch nicht beschützen und behaupten konnte, und so ward dem Kurbrandenburgischen Staate die höchst wichtige Provinz einverleibt, welche nach 44 Jahren — mit dem Anfange des folgenden Jahrhunderts — dem Königlichen Hause den Namen gab.

Nun konnte der Landesherr ohne Rücksicht und gehemmten Willen, Staats-Einrichtungen treffen, zu welchen das Postwesen, als das vorzüglichste Beförderungsmittel gehörte, dessen Beamten er seiner Aufmerksamkeit werth achtete und gegen jede Anfechtung und Beleidigung in besondern Schutz nahm.

Der Kurfürst hatte nemlich erfahren, daß einige hohe Staatsbeamten sich Anmaßungen und Forderungen erlaubten, (in dem sehr bedrohenden Schreiben des Regenten steht: „sich unterfan-

gen") die den Pflichten der Postmeister entgegen waren, z. B. freie Postpferde zu Privatreisen, Portofreiheit der Privatbriefe, unentgeldliches Reisen der Bedienten rc. rc. „alß wenn sie (die Postbeamten) ihnen (den hohen Standespersonen) zu gebott stehen müsten." Diese Gewaltschritte hemmte er durch den Befehl vom 20. Februar 1671, in welchem er jedem Postmeister den damals seltenen und hochgeachteten Ehrentitel: „Unßers Secre- „tarij" beilegte, „zu mehrerm respect vndt in betrachtung, „daß ihnen nicht wenig von Vnsern geheimbden brieffen „vndt sachen anvertrawet werden." Die Landes-Regierungen wurden zum Schutz der Bedrängten und Beleidigten aufgefordert, welche, — zufrieden gestellt und gesichert — nun als unverletzlich und hochgeehrt betrachtet wurden.

---

§. 10.

Staats-Amt und Würde des General-Postmeisters. Post- und Paßfuhren. Extrapostwesen.

Der Schluß dieses und der Anfang des folgenden Jahrhunderts 1701 waren für das Brandenburg-Preussische Postwesen wichtig in ihren Folgen.

Kurfürst Friedrich III. im Begriff, seinem Herzogthum Preussen die Königswürde zu ertheilen, glaubte, den Glanz und die Pracht der Krönungsfeier am 18. Januar 1701 auch durch die Errichtung hoher Staatswürden und die Gegenwart hoher Staats-Beamten vergrößern zu müssen. Darum ernannte er denn auch seinen Günstling, den vom Pfalzgrafen von Simmern entlassenen Ober-Stallmeister, Johanniter-Ritter und Reichsgrafen, Johann Casimir Kolbe von Wartenberg, zum ersten Staatsminister, Ober-Kämmerer, Erb-Statthalter, Ober-Stallmeister, Protector aller Akademieen und Marschall von Preussen,

und belehnte denselben im Lustschlosse in Oranienburg am 21. Junius 1700 mit dem von ihm geschaffenen

Erb-General-Postmeister-Amt

in den nun Preussischen Staaten, wie ein solches der Fürst von Taxis in Deutschland, der Graf von Paar im Oesterreichischen und der Graf von Platen in Kurhannover damals bekleideten.

Das Wirken dieses so hoch begnadigten Mannes war für die ihm anvertraute Anstalt nur schwach, und wenn gleich während seiner Amtsführung einige Postcourse errichtet, die Vorrechte und Gerichtsbarkeit der Postbeamten, auch die Erwerbzweige der Fuhrleute und Schiffer in Hinsicht des Post-Regals festgestellt wurden: so war dies alles doch nur durch seinen Privat-Sekretär, seit 1703 Postrath, Christian Grabe, hervorgebracht worden.

Die Entlassung und der Fall des so mächtigen, von allen Guten gehaßten übermüthigen Ausländers und Emporkömmlings am 7. März 1711 bewirkten eine völlige Umwandlung des Preussischen Postwesens und der Nachfolger gründete auf jene den Ruf und die nachmalige Größe der Preussischen Post-Anstalten.

Ernst Bogislaw von Kameke, Staats-Minister und Hofkammer-Präsident, übernahm das General-Postmeister-Amt, welches der König in seine frühere Gränze zurücksetzte. Der neue Chef und sein Gehülfe, der nun im Postfach kenntnißreiche Grabe, ließen den 10. August 1712 die von dem Letztern längst vorbereitete Post-Ordnung, als ein den damaligen Umständen angemessenes Post-Gesetzbuch erscheinen und deren Vorschriften sogleich ausführen, auch wurde jedem der vorhandenen 99 Postämter eine nach den Orts-Entfernungen bestimmte Post-Taxe zugefertiget.

Besonders aber erwog und berichtigte man einen Gegenstand, der zwar seit länger als 20 Jahren zum Theil erörtert und durch

manche Edicte und Rescripte bestimmt und clausulirt worden war, aber dennoch steten Zwist, Deutelei und Widerspruch veranlaßte. Dieser Gegenstand betraf

das Reisen theils mit Postpferden, theils mit Lohnfuhren.

Vor diesem Jahr 1712 nemlich waren in den Kurbrandenburg-Preussischen Staaten die heutigen Extraposten unbekannt, obgleich mancherlei Arten Postanstalten schon bis 1659, auch in den meisten Städten Posthaltereien bestanden. Zugleich wurden, nach einem alten Herkommen, außer dem Königlichen Dienst, den reisenden hohen Standespersonen und Staatsbeamten, auf Kurfürstliche nachmals Königliche Pässe, Pferde, Lebensmittel und Viehfutter frei geliefert, und darum diese Dienstfuhren Paßfuhren, auch, wegen der zu benutzenden Postpferde, Postfuhren genannt.

Manche Personen von hohem Range, Staats- und Hof-Beamten und Viele in bürgerlichen und militärischen Verhältnissen, dehnten jedoch jene Freiheit auf ihre Privatreisen aus, erzwangen mit Gewalt und Ungestüm vom Postmeister oder Posthalter, besonders in entfernten Orten, die Gestellung der Postpferde, bezahlten nichts und verweigerten natürlich — wegen ihrer unrechtlichen Forderung und That — einen Schein über erhaltenes Postgespann, ohne welchen Schein keine Kosten in die Staats-Rechnung gesetzt werden durften. Die Bedrückungen nahmen so überhand, daß dem Regenten die Klagen angezeigt werden mußten, weil das Privat-Recht gegen die Macht des hohen Reisenden von selbst unberücksichtiget blieb.

Friedrich Wilhelm, streng im Recht, in der Ordnung und Billigkeit, hob zürnend sogleich durch das Edict vom 8. Julius 1659 die Gültigkeit aller vorher ertheilten Pässe auf, befahl Jeden augenblicklich zu verhaften, der gewaltsam, wenn auch nur versuchsweise, jene verrufenen Erlaubnißscheine noch geltend machen würde, und verordnete, daß nur bei Dienstreisen auf die neuen sehr beschränkenden Pässe Postpferde gestellt und den An-

spännern 4 Groschen für jede Meile und 2 Pferde bezahlt werden sollten, nur jedesmal 2 Personen zusammen reisen und Beide nur einen Koffer mitnehmen durften.

Wenn Reisende nicht mit der Post fahren wollten, so dangen sie einen ansäßigen Fuhrmann ihres Orts, oder einen andern Gespannhaltenden Bürger, der sie für ein verabredetes Lohn und unter einigen Neben-Bedingungen bis zum Bestimmungs-Orte fuhr. Aus diesem Nichtgebrauch der Fahrten mit Postwagen und dem Befördern mit anderem Fuhrwerke, entstand die Benennung Extrafuhren, auch, als eine bessere Einrichtung derselben eingeführt wurde, der Name: Ordonnanzfuhren, diese erhielten jedoch in der Folge eine andre Bestimmung.

Waren zufällig keine Bürgergespanne vorhanden, oder konnten die Reisenden und der Fuhrmann über das Lohn sich nicht einigen, so nahm man Postpferde zum schleunigen Fortkommen. Dem Postmeister oder Posthalter war dies gleichgültig, er nahm weiter keine Kenntniß, gab Postpferde, wenn Nachfrage war und gerade ein Gespann müßig stand, oder keine durchkommende Post erwartet wurde und kein Staatsbeamter eben eintraf, dem auf seinen Dienstreisen Postpferde gestellt werden mußten.

War dies der Fall und der Postbeamte willfährig und gutmüthig, bei mangelnden Postpferden dem verzweifelnden Reisenden behülflich zu seyn, Bürgerpferde zu schaffen, so machte sichs die Stadt-Obrigkeit zur Gewissenssache, den bösen Willen und die unverschämten Forderungen der Anspänner zu unterstützen. Bei einer solchen Willkühr mußten also Unordnung und alle Widerwärtigkeiten eintreten.

Diesen Unfug hoben die Edicte von 1699 und 1700 auf, indem sie die Pflichten der Lohnfuhrleute gegen das Postwesen und gegen die Reisenden bestimmten. Jene Gesetze enthalten:

das Befördern der Reisenden kann von Landkutschern, Fuhrleuten und jedem Bürger, der Gespanne hält, geschehen, jedoch nach einer durch das Loos entschiedenen Reihefolge

oder Beurt (daher der Name Beurt- oder Reihenfahrer v), und Jeder mußte in einem Verzeichniß, Rolle genannt, eingeschrieben stehen, wonach die Mitglieder Rollfuhrleute hießen.

Um das Ganze nach der Vorschrift zu behandeln, wurde ein Beamter angestellt, der dem an der Reihe stehenden Fuhrmann die Wagen oder Fahrten ansagte, er erhielt davon den Titel: Wagenmeister, und weil derselbe zu den Postbeamten gehören sollte, die Amts-Benennung: Post-Wagenmeister. Dies ist der Ursprung dieses noch jetzt bestehenden Amts beim Extrapostwesen. Seiner Einsicht war es überlassen, die Anzahl der Pferde zu bestimmen, und das Anspannen und Abfahren zu besorgen. Dem Anspänner wurden für jedes Pferd und jede Meile 7 gr. bezahlt, wogegen er von dem Gesammtbetrage seiner Verdienstgelder 2 gr. auf jeden Thaler als Abtrag an die Post-Casse des ersten Abfahrtsorts entrichten mußte, zur Entschädigung für das den fahrenden Posten entgehende Personengeld.

Da kein andrer Fuhrmann als nur ein Rollfahrer Reisende wegbringen durfte, so betrachteten die Mitglieder dieser Innung ihr Gewerbe als ein Monopol, übertheuerten die Reisenden, fuhren nach Eigensinn und Bequemlichkeit, unterhielten schlechtes Gespann und beeinträchtigten das Postwesen durch das Abwendigmachen der Passagiere.

Unaufhörliche Beschwerden der Reisenden und Postbeamten bewogen den Postchef, durch die Verordnungen von 1703 und 1708 zu bestimmen, daß kein Lohnfuhrmann an solchen Tagen und nach solchen Orten, wohin die Post abging und nicht völlig besetzt war, abfahren sollte. Zwischen Berlin und Hamburg durften gar keine Lohnfuhren Statt haben, weil zwischen beiden Städten täglich Posten gingen, Standespersonen und Meßreisende

---

v) So auch: Beurt-Schiffer, welche nur nach einer durchs Loos bestimmten Reihefolge Ladung annehmen und abfahren durften.

waren jedoch von jenem Zwange ausgenommen. Die Postmeister und Posthalter durften keine Lohnfuhren besorgen.

Die Vornehmen und Reichen, welche ihre eigenen Pferde nicht zu weiten Reisen gebrauchen, auch zu deren Schonung nicht unterweges übernachten wollten, achteten es ihrem Stande unangemessen, mit Bauer- oder unansehnlichen Bürgerpferden und schlechtem Geschirr einzufahren; auch der Aufenthalt schreckte ab, weil die ganze Reise nur mit denselben Lohnpferden zurückgelegt, folglich übernachtet werden mußte.

Jener Widerwille und diese Zögerung bedrängten die begüterten Fremden und Einheimischen, ihr Fortkommen durch Postpferde von Station zu Station zu fördern. Die Postmeister damals, insgemein auch Posthalter, schafften sich deßhalb Nebengespanne an, welche zum Postdienste mitgebraucht wurden, mithin wirkliche Postdienstpferde waren. Diese Fahrten benannte man: Extra-Postfahrten — d. h. außer dem eigentlichen Postdienst, und dennoch mit Postdienstpferden geschehen, zur Unterscheidung von den Lohnfuhren. Jene Extra-Postfahrten sind nun

der Ursprung des

Extrapost-Wesens

in den Preussischen Staaten. Dies Fortbringen mit Postpferden erweckte den Neid der Rollfuhrleute, die ihren Erwerb geschmälert sahen; ihre Klagen wurden laut und ungestüm, aber eben so forderten auch die Postämter und Reisenden eine Abhülfe ihrer gegründeten Beschwerden gegen die Fuhrmannszünfte.

Die Edicte von 1710, 1711 und 1712 entschieden endlich nach langer Berathung, über die sehr von einander abweichenden Provinzial-Verfassungen:

> daß das Fahren mit Postpferden — nicht auf der ordinären Post — unter dem Namen: Extrapost, fortan eine landesherrliche Anstalt, folglich ein Zubehör des Postwesens seyn,

dagegen

> das Fahren mit Fuhrmannspferden unter der Benennung:

Lohnfuhren, als ein abgesondertes, für sich bestehendes bürgerliches Gewerbe betrachtet werden solle.

Die Edicte vom 30. April und 8. August 1712 zogen folglich eine scharfe Gränzlinie zwischen die Obliegenheiten der Post-Anstalten und die Pflichten der Orts-Obrigkeiten und der Fuhrleute. Jene Vorschriften und deren Erläuterungen und Zusätze sind in der Folge das Grundgesetz geworden.

Nach dem Ableben Friedrich I. errichtete sein Nachfolger, König Friedrich Wilhelm I. (25. Febr. 1713) die höchste Finanzbehörde seines Staats, das General-Ober-Finanz-Kriegs- und Domainen-Directorium, zusammengesetzt aus den beiden obern Staats-Verwaltungen, der Hofkammer und dem General-Chatoul-Departement. Der König ernannte sich zum Chef, den General-Postmeister und Staatsminister von Kameke zum Präsidenten, und den Postrath Grabe zum Mitgliede jenes General-Directoriums, und gab ihm den Vortrag in allen Post-Angelegenheiten.

Die wichtigsten Anordnungen sind, des Zusammenhangs wegen, größtentheils in dem nachfolgenden Abschnitt B. von dem Entstehen und den Begebnissen einiger merkwürdigen Haupt-Course enthalten.

---

§. 11.

Postwesen in Schlesien und Ostfriesland.

Ganz eigentlich begann die Erweiterung und größere Ausbildung der Posten 1740 mit dem Regierungs-Antritt Friedrichs des Großen. Er erwarb bekanntlich durch die geführten drei merkwürdigen Kriege die wichtige Provinz Schlesien, welche so trefflich für den Durchgang der Waaren und für Sendungs-Anstalten gelegen, eine der ergiebigsten Quellen der Staats-Einkünfte

geworden ist. Die schnell anwachsende Macht des Staats, die eingetretene kraftvolle Cultur im Geistigen und Physischen, das sich regende und zunehmende Gewerbe und die sich ausbreitenden Handels-Verbindungen übten, wie immer, einen wesentlichen Einfluß auf das Postwesen. Dies bot nicht nur durch neue Anlagen und Verbesserung der schon bestehenden Course, die Mittel zum schleunigen Fortgange mancher Einrichtungen und Unternehmungen dar, sondern deckte auch zum Wohl des Landes die Unterhaltungskosten einiger Staatsbehörden und Heerestheile, Wegebauten, Oeconomie-Anstalten und Staats-Pensionen, und lieferte dennoch einen gewichtigen baaren Ueberschuß in den Kronschatz.

Schlesien wurde aus Staatsgründen einige Jahrzehende hindurch, als eine abgesonderte Provinz, und diesem zufolge auch dessen Postwesen in Absicht auf Rechnungs- und Kassenführung, besonders auf baare Ablieferung, als fremd und getrennt betrachtet, wenn gleich die Anstalten von der Leitung der Ober-Postbehörde in Berlin abhängig waren.

Dasselbe Verhältniß trat mit Ostfriesland ein, das als Erbland am 1. Junius 1744 durch den Tod des letzten Fürsten Carl Edzard, dem Hause Brandenburg zufiel. Hier wurde zwar das inländische Postwesen der Regierungskammer in Aurich und diese dem General-Directorium untergeordnet, da aber dem Letztern das Wesen der Posten und die Verhältnisse zu den angränzenden Holländischen, Münsterschen und Oldenburgischen Postgebieten fremd waren, und dennoch die nöthigen Anordnungen verfügt werden mußten: so fand jene Ober-Finanzbehörde nach 10 Jahren gerathen, die Leitung und Verwaltung dem mit allen Verhältnissen und dem Dienst bekannten General-Postamt unbeschränkt zu überlassen.

Die Grundsätze, welche in den alten Provinzen herrschten, konnte man jedoch nicht in Ostfriesland einführen. Denn die Landesverfas-

sung, Sitten, Gebräuche, selbst die Sprache, waren dem Nachbarstaate Holland völlig gleich, mithin mußte, um dem Staatsvortheil zu entsprechen, das alte Herkommen in vielen Einrichtungen, so auch in der Postverfassung, beibehalten werden. Das Extrapostwesen z. B. war dort unbekannt, die Reisenden wurden von einem Verein oder einer Gesellschaft erwählter Fuhrleute befördert, und diese Fahrten: Ordonnanzfuhren genannt. Der Fuhrmann ließ sich unterweges beköstigen und für Rechnung der Reisenden Viehfutter geben, auch wurde vom Fuhrlohn ein bestimmter Abtrag an die Postkasse im Abfahrts-Orte bezahlt.

Noch abweichender war der uralte Gebrauch, daß man das Porto für Poststücke nicht — wie sonst überall — nach der Schwere und dem Pfundgewichte, sondern nach den Maaßen, als für eine $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ oder ganze Tonne Erbsen, Bohnen, Hafer ꝛc. ꝛc. oder für 1 Faß Seife, Syrup, Zucker, für $\frac{1}{2}$ Anker Wein u. s. w. entrichtete.

Die inländischen Stationen enthielten eine, höchstens zwei Meilen, und nur Eine durchgehende fahrende Post war vorhanden, die von Gröningen über Leer, Aurich, Oldenburg und Bremen nach Hamburg. Im Winter, Frühjahr und Spätherbst dagegen blieb, wegen des Kleigrundes, das Wagenfahren unmöglich. Die Fußgänger behalfen sich mit Springstöcken.

Ostfriesland ist bekanntlich durch den Tractat in Wien vom 29. Mai 1815 von Preussen dem Königreich Hannover überlassen worden.

---

§. 12.

Vom Postwesen im Fürstenthum Neufchatel.

(Aus Urkunden, Verträgen und Verhandlungen, sämmtlich in französischer Sprache).

Gegen das Ende des dreißigjährigen Krieges nahm das Reisen der Heer- und Staatsboten (Couriere) und anderer Fremden

aus Frankreich durch die Schweiz nach Süddeutschland und Italien sehr lebhaft zu. Jene wählten diesen Umweg, um den Heerzügen in den Ober-Rheingegenden auszuweichen.

In dieser Zeit, im J. 1646 errichtete der Bürger Johann Nicolaus Klingenfuß in Schafhausen auf seine Kosten eine Art Station, von welcher alle durchkommenden Reisenden nach Basel, Solothurn, Bern, Luzern, Lausanne, Genf ꝛc. ꝛc. weiter befördert wurden. Nach wenigen Jahren verwandelte sich diese Anstalt in ein förmliches Postfuhrwesen, das, wegen seiner Wichtigkeit und Nützlichkeit, von dem damaligen Reichs-General-Postmeister Lamoral Claudius Franz von Thurn und Taxis dem Begründer Klingenfuß und dessen Erben als ein Postlehn zugesichert wurde.

Bald nach dem Münster-Osnabrücker (Westphälischen) Friedensschluß vom $\frac{14}{24}$ October 1648 — dessen Art. VI. die Freiheit und Unabhängigkeit der Schweiz von der Gerichtsbarkeit des Kaisers bestimmte — hatte der mächtige Rathsherr in Bern, Beatus Rudolph Fischer Herr von Reichenbach (gewöhnlich nur Fischer genannt) das Postwesen im Kanton eingerichtet, in die angränzenden Gebiete ausgedehnt, sich zum Postmeister in der ganzen Schweiz ernannt, auch sich als solchen fast überall erklären lassen.

In der Stadt Neufchatel hatte derselbe eigenmächtig ein eigenes Postcomtoir angeordnet und den von ihm angelegten Postcours von Bern dahin als Eigenthum sich zugeeignet. Die französischen Postmeister in Besançon und Pontarlier folgten dem Beispiele, bemächtigten sich nach und nach des ebenfalls noch neuen Postcourses von Pontarlier nach Neufchatel und bestellten hier einen französischen Postbeamten zu ihrem Postcommis. Niemand beachtete die Hoheitsrechte des Landesherrn und fragte nach dessen Einwilligung. Im J. 1694 starb der Landesfürst, Johann Ludwig Abt von Orleans und Herzog von Longueville, der letzte männliche Sprosse der Familie von Chalon und Longueville, Lehnsherren des Fürstenthums Neufchatel. Er hatte

stets am Hofe zu Versailles gelebt und sich um keine Landes-Angelegenheit, nur um das Eingehen der baaren Landes-Einkünfte bekümmert.

Seine einzige Schwester Maria von Orleans, verwittwete Herzegin von Nemours, erklärte sich sogleich als Erbin und souveraine Fürstin von Neufchatel und Valangin, übernahm den Besitz des Landes; die Regierung und die freien Stände ernannten sie zur Landesherrin. Im Namen derselben trat der Kanzler und General-Prokurator Chambrier in Neufchatel auf und erklärte in sehr bestimmten Ausdrücken, daß die Ausübung des Postregals nur allein der Landesfürstin zustehe, jede fremde daher nichtig sey. Die Ausführung geschah so ernst, daß die widerstrebenden französischen Postmeister in Pontarlier und Besançon ihren Amtsgenossen aus Neufchatel abrufen mußten und den sich angemaßten Postcours nach Neufchatel nur bis zur Gränze führen durften. Auch der Rathsherr Fischer in Bern wurde bedeutet, das Postrecht der Fürstin anzuerkennen. Der gewandte und schlaue Geschäftsmann fügte sich in die Verhältnisse, bewirkte aber auf einem andern Wege, daß ihm die Verwaltung des Landes-Postwesens auf 10 Jahr überlassen und darüber ein förmlicher Vertrag abgeschlossen wurde. So hatte denn der Umsichtige fast das gesammte Postwesen in der Schweiz, wie es damals bestand, an sich gebracht.

Die General-Postpächter in Frankreich versuchten vier Jahr nachher (1698) in der Stadt Neufchatel von neuem eine Postanstalt einzurichten, wie sie in Genf besaßen. Sie beabsichtigten, den ganzen Cours von Basel über Biel, Neufchatel, Yverdun und Lausanne bis Genf sich zuzueignen, ihn mit dem Course von Neufchatel über Pontarlier nach Besançon zu verbinden, und dadurch die Posten des Fischer im Neufchateler Gebiet zu beeinträchtigen und, wo möglich, zu vernichten. Jedoch der Statthalter und Staatsrath verweigerten ihre Zustimmung um so gemessener, da die Wittwe Herzogin sich im folgenden Jahr 1699 in Neufchatel einfand, um dort ihre Oberherrlichkeit über das

Fürstenthum gegen den Prinzen von Conti zu behaupten, der seine Ansprüche auf den Besitz des Landes aus dem Testament jenes Abts von Orleans, (letzten Lehnsherrn) erneuerte. Die General-Postpächter unterstützten beim Versailler Hofe den Rechtsstreit des Prinzen, um aus dem glücklichen Erfolge ihren Vortheil — das Postregal in Neufchatel — gewinnen zu können.

Aber die Fürstin beharrte fest auf ihrem Rechte um so standhafter und sicherer, da das Land außer dem Bereich der Macht und Willkühr des Königs von Frankreich lag. Sie bestätigte von neuem den Fischer als ihren Postmeister und Besitzer der Landesposten. Weder die Urkunden darüber, noch die frühern Verhandlungen sprechen von den Bedingungen, oder von einer dem Begünstigten auferlegten Postpacht.

Aus Rache erhöheten jene General-Pächter den Portosatz von Paris bis Pontarlier für alle nach und über Neufchatel gehenden Briefe von 6 auf 12 Sols (von 2½ auf 5 sgr.), ließen jedoch die bisherigen 6 Sols *) französisches Porto für die nach der übrigen Schweiz lautende Correspondenz bestehen. Jene Porto-Erhöhung blieb der Grund aller Zänkereien und der vergeblichen Bemühungen Preussens, wegen Verwaltung des Postwesens in Neufchatel Verträge zu schließen. Selbst die Verwendung der 13 Kanton-Regierungen war ohne günstigen Erfolg.

Die zehnjährige Dauer des dem Fischer ertheilten Post-Privilegiums ging im J. 1704 zu Ende. Die Herzogin-Regentin, zufrieden mit der Postverwaltung, erneuerte nicht nur den Postkontrakt auf 12 Jahr fortdauernd, sondern dehnte diesen auch auf die beiden Söhne des Fischer aus. Die Urkunde lautet auf den 28. Mai 1704. Die Hauptpunkte enthalten die Anlegung einer Post von Neufchatel nach Yverdun und die freie Beförderung der Fürstlichen Briefe und aller Schreiben der Ober-

*) In den Original-Handschriften steht nie Sous, sondern in der Mehrzahl stets: Sols.

Landesbehörden nach und von Pontarlier, Bern, Luzern, Freiburg und Solothurn.

Mit dem am 16. Junius 1707 erfolgten Tode dieser Fürstin erloschen nun auch in der weiblichen Linie die beiden Häuser Chalon und Longueville, folglich waren das Eigenthum des Landes und dessen Lehnsherrschaft erledigt.

Unter allen Ansprüchen der vielen Bewerber blieben die der Krone Preussen, in Hinsicht der Abstammung vom Hause Oranien — als frühere rechtmäßige Besitzer — die gültigsten w). Darum erklärten denn auch das Obergericht und die drei Stände in Neufchatel am 3. November 1707 den König Friedrich I. von Preussen für ihren Landesherrn und aus dem Grunde, daß die Rechte des ausgestorbenen Hauses Chalon auf das Haus Nassau-Oranien, und nach des Königs Wilhelm III. von England, Prinzen von Oranien, Tode (1702) auf den König Friedrich I. von Preussen — wegen seiner Mutter Luise von Oranien — gefallen wären.

So, durch den Ausspruch der eigenen Unterthanen, über die Gerechtsame ihres Landesherrn, ist das Fürstenthum Neufchatel ein Zubehör des Staats Preussen geworden.

Der Monarch würde das Recht der Souverainität sogleich ausgeübt und die Anordnungen zur Verwaltung des Landes ertheilt haben, wenn nicht der spanische Erbfolgekrieg fortgewährt hätte, in welchem das feindselig gegen Preussen gesinnte Frankreich durch Intriguen und Armeen die Oberhand hatte. Zudem liegt das Ländchen zu entfernt von den andern Preussischen Provinzen und von diesen getrennt durch viele fremdherrlichen Gebiete. Das Berliner Kabinet ließ daher dort die Staats-Verwaltung wie sie war, mit dieser auch das Postwesen im alten Zustande.

w) Die Familie Nassau-Oranien war nämlich im vor-vorigen Jahrhundert durch den mächtigen Rudolph von Hochberg, unter dem Beistand des Kantons Bern, aus dem Besitz ihres Fürstenthums Neufchatel verdrängt worden und konnte nie wieder zu dem rechtlich ererbten Eigenthum gelangen. Das Haus Longueville, ein Seitenzweig, behielt die Oberhand.

Als am 11. April 1713 in Utrecht der Friede war geschlossen worden, Ludwig XIV. den König von Preussen für einen souverainen Fürsten von Neufchatel und Valangin anerkannt und das Besitzthum garantirt hatte, da erst trat Preussen in die Ausübung seiner oberhoheitlichen Rechte und verfügte, auch das Postregal in jenes Land einzuführen.

Der von der verstorbenen Fürstin im J. 1704 mit dem nun ebenfalls verstorbenen Berner Ober-Postmeister Beatus Rudolph Fischer von Reichenbach und dessen beiden Söhnen und Mit-Postmeistern erneuerte Postvertrag — wegen der ihnen überlassenen Postverwaltung im Neufchateler Gebiet—ging im J. 1715 zu Ende. Der König von Preussen, als nunmehriger Landesherr, war eigentlich nicht an die Festhaltung des Kontrakts gebunden, vielmehr befugt, solchen schon 1707 bei der Erwerbung des Landes geradehin aufzuheben. Man erwog aber, daß das so weit entlegene und ganz abgesonderte Fürstenthum nicht durch einen eigenthümlichen Postcours mit dem Mutterlande verknüpft werden könne, es folglich gerathener und einträglicher sey, die Postverpachtung beizubehalten.

Der Preussische Statthalter de Montmoulin in Neufchatel erhielt daher unterm 5. December 1713 den Auftrag, mit jenen beiden Brüdern Fischer, als Postmeistern in Bern und Neufchatel, ein vorgeschriebenes bedingtes Uebereinkommen zu schließen, in welchem ihnen für die Verwaltung des gesammten Landes-Postwesens die Hälfte des reinen Ueberschusses zugestanden wurde. Die Brüder wollten sich nur einlassen, wenn das im J. 1699 von den General-Postpächtern in Frankreich erhöhete Porto für die Briefe nach und aus Neufchatel herabgesetzt würde. Die Unterhandlungen des Preussischen Residenten in Paris blieben unbeachtet, die von den beiden Fischer aufgestellten Bedingungen und die begehrte 10jährige Kontraktsdauer konnten nicht eingeräumt werden.

Nach dem Ablauf der Postpachtzeit ließ im J. 1716 der Gouverneur von Lubieres das ganze Landes-Postwesen durch eine

eine sogenannte Post-Commission verwalten und den Ertrag zu den Staats-Einkünften berechnen. Die Ober-Postbehörde in Berlin versagte die Zustimmung und drang auf eine Postverpachtung; der Staatsrath in Neufchatel dagegen zeigte stets seinen Widerwillen gegen alle Neuerungen im dortigen Postwesen und erklärte, daß, da der Briefwechsel des ganzen Fürstenthums höchst unbedeutend sey und die Porto-Einnahme kaum die Unterhaltungskosten decke, man mit den Berner Postmeistern contrahiren und diesen das ganze Postwerk überlassen müsse. Jahre vergingen über dem Hin- und Herschreiben, alles verblieb beim Alten.

Plötzlich entdeckte der General-Prokurator, Staatsrath Lebrun aus Neufchatel, in Berlin anwesend, in einem Memorial vom 25. November 1739, daß alle Anordnungen des Postdepartements und General-Directoriums in Berlin darum in Neufchatel nie ausgeführt worden wären, weil alle vormaligen Preussischen Gouverneure, auch der jetzige, einverstanden mit dem Conseil d'Etats, von jeher im freundschaftlichen Bunde mit den Berner Ober-Postmeistern Fischer gestanden, diesen alle Vortheile zugewendet und seit 32 Jahren das gesammte Landes-Postwesen überlassen hätten. Das General-Postamt fand dringend nothwendig, sofort eine Untersuchung an Ort und Stelle vornehmen zu lassen, diese kam jedoch nicht zur Ausführung. Denn am 31. Mai 1740 trat Friedrich II. das Herrscher-Amt des Preussischen Staats an und eröffnete am 16. December durch seinen Einmarsch in das damals zu Oesterreich gehörende Schlesien den ersten Krieg, die zwei nachfolgenden endigten mit dem Friedensschluß zu Hubertsburg am 15. Februar 1763.

Seit jenem ersten Kriegsjahr 1740 nahm das General-Postamt weiter keine Kenntniß von den Postanstalten in dem Fürstenthum und überließ sie schweigend den Verfügungen des General-Direktoriums, der damaligen Ober-Finanz-Behörde des Preussischen Staats. Diese verhandelte alle jenes Land betreffenden Angelegenheiten, jedoch abgesondert von denen der übrigen Provinzen, bis zu dem verhängnißvollen Jahre 1806. In die-

ser Zwischenzeit verwalteten zwar die Brüder Fischer das Postwesen, allein die stürmischen Fortschritte der am 17. Junius 1789 in Paris ausgebrochenen Revolution hemmten oft den Gang der Posten, das die Empörungen begleitende Elend in der Schweiz wurde auch den Postanstalten jener Männer nachtheilig und deren Sinken noch dadurch beschleunigt, daß die meisten Kantone alle Landeshoheitsrechte, Einige auch die Selbstausübung des Postregals sich zueigneten. Die Rücksichten, welche der Staatsrath in Neufchatel gegen jene Brüder beobachtet hatte, bestanden bei dieser Umwälzung der Staats-Verwaltungen nicht mehr.

Preussen, durch ein Trugbündniß Napoleons verleitet, trat bekanntlich im Anfange des Jahrs 1806 mit den Fürsten- und Herzogthümern Cleve, Ansbach und Bayreuth, auch das Fürstenthum Neufchatel an Frankreichs Kaiser ab, der dasselbe seinem Reichsmarschall und Ober-General Berthier als ein Reichslehn schenkte.

Dessen Bevollmächtigter unterhandelte im October d. J. mit den bisherigen Postmeistern Fischer und forderte für die ihnen zu belassende Postverwaltung 5040 Francs (1400 Thaler) oder 300 Napoleonsd'or jährliche Abgabe. Die Brüder boten nur 240 N. d'or. Man sah ein, daß dies ein zu starker Ausfall in den Staats-Einkünften seyn würde und beschloß, einen Ober-Postverwalter als Beamten mit einem bestimmten Antheil an der Einnahme, statt einer festen Besoldung anzustellen. Fürst Berthier genehmigte unterm 17. November 1806 nicht nur den Vorschlag, sondern auch die 4 Neufchateler Bürger und Brüder Louis, Daniel, Joseph und Charles Jeanrenaud zu seinen Postverwaltern mit dem Genuß des ⅐ Antheils an der Gesammt-Einnahme, die andern ⁶⁄₇ blieben zur Kasse des Landesherrn. Die beiden Jüngsten jener Erwählten waren Postgehülfen der Brüder Fischer in Bern gewesen, kannten also schon das Einzelne ihres Fachs.

Im ersten Regierungsjahre Berthiers 1807 betrugen seine ⅘ Einnahme 8,815 Francs 17 Cent. (2,448 Thaler 25 gr. 5 Pf.) und der ⅕ Antheil der 4 Postverwalter 2203 Fr. 19 Cent. (612 Th. 6 Gr. 3 Pf.) — im letzten Jahre 1813 die ⅘ des Fürsten 12,391 Fr. 13 Cent. (3442 Th. 3 Gr. 9 Pf.) und der ⅕ Antheil 3,097 Fr. 19 Cent. (860 Th. 16 Gr. 3 Pf.)

Am 27. October 1806 zog Napoleon mit einem Heerestheil in Berlin triumphirend ein. Die Chefs der Finanzbehörden und die Kassen waren zuvor geflüchtet, die zurückgebliebenen Beamten wurden größtentheils außer Gehalt und Amtswirkung gesetzt, das General-Directorium löste sich von selbst auf. — Die verbliebenen Behörden standen unter strenger Vormundschaft und furchtbarer Obhut der neuen Machthaber. So wurden 7 Jahre unter dem harten Druck der Gewaltigen dahin gebracht, bis Preussens Monarch und Volk in Kraft und frommen Muth vereint, den übermüthigen Eroberer und seine Schaaren über den Rhein zurücktreiben halfen und gemeinsam mit den nun frei gewordenen Fürsten Deutschlands besiegten. Mit dem zweiten Einzug der Verbündeten in Paris, 1815, ward auf immer die Herrschaft Napoleons zertrümmert. Durch dessen Entthronung am 2. April verlor auch Berthier das Fürstenthum Neufchatel, das den Provinzen des Staates Preussen wieder zugesellt wurde.

Gleich nach der Besitznahme erhielt das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten die obere Leitung des Neufchateler Departements, weil das Ländchen, entfernt, vereinzelt liegend und von fremden Staaten umschlossen, mit diesen in steter Berührung bleibt.

Seit dem 2. December 1828 ist das gesammte Landes-Postwesen, unter der Aufsicht eines Postcontroleurs und der Post-Commission, dem Postdirector Louis Jeanrenaud pachtweise und mittelst eines Kontrakts von jenem Dato überlassen worden.

---

§. 13.

Neue Periode des Preussischen Postwesens im Jahre 1766. Umformung.

Der Hubertsburger Friede — geschlossen den 15. Februar 1763 — endigte die siebenjährigen Verheerungen der Preussischen Provinzen.

Obgleich innerhalb drei Jahren der Ruhe so Manches sich wieder besser gestaltete, des Landmanns und Handwerkers Fleiß, und Handel und Gewerbe sich regten und eine künftige Wohlhabenheit vorbereiteten, so blieben der Ertrag der Staats-Anstalten doch nur gering, die nothwendigsten Staats-Ausgaben ungedeckt, die Schuldenlast des Landes und die Erfordernisse dieselben. Eine Abhülfe fand sich nicht in dem erschöpften Staate und dennoch wurde sie immer dringender, kein Preussischer Finanz-Chef vermochte die vielen Pläne auszuführen, jeder Vorschlag bezweckte eine neue Erpressung. Nur Fremdlingen war das Erfinden, das Wollen und Vollbringen vorbehalten, nur sie hatten den Geist, ein neues ergiebiges Finanz-System auch auszuführen.

Friedrich der Große hatte in einer Unterredung mit dem berühmten Gelehrten Claude Adrien Helvetius x), von diesem die Vortrefflichkeit der Finanz-Einrichtungen in Frankreich und den reichen Ertrag der Steuern rühmen gehört. Der König beschloß, jene Einrichtungen auch in sein Land einzuführen. So trafen denn aus jenem Frankreich die Berufenen mit einer Schaar Gefährten ein, um die Accise- und Postverwaltungen — damals die zwei Haupt-Einnahmequellen — nach französischer

x) erhielt wegen seiner großen Kenntniße im Finanzfache, schon in seinem 23. Jahre die Stelle eines General-Pächters in Frankreich. Doch sein Edelsinn, seine Milde und Schonung ließen ihn die nichtswürdigen Handlungen seiner Amtsgenossen verabscheuen, er legte die Stelle nieder, reiste in fremde Länder und reich an Geist und Gütern, widmete er sein Leben und Wirken den Wissenschaften.

Weise einzurichten und die Absicht des Monarchen buchstäblich zu erfüllen.

Der König ernannte die vom französischen Finanz-Minister empfohlnen Bernard und de la Hogue zu Intendanten (Ober-Aufseher), und den Moret zum Regisseur (Vorsteher, Verwalter) sämmtlicher Post-Anstalten. Jedoch sey es nicht verschwiegen, daß diese Drei, vor dem Beginnen ihrer Amtsführung, eine Versammlung der ältesten, redlichen und erfahrnen Preussischen Postbeamten einsetzten, in den Personen des patriotisch gesinnten und sachkundigen Postraths Buchholz und der Post-Directoren de Weiler aus Wesel, Kellerhaus aus Lippstadt, Kurow aus Königsberg in Pr. und Scheele aus Breslau, — sämmtlich der französischen Sprache kundig und Männer, die aus vieljähriger Erfahrung wußten, was Noth that und zu verbessern sey. Mit diesen wackern und verständigen Beamten wurden gemeinsam die Gegenstände berathen und das Gutbefundene verwirklicht.

Die französische oder neue Postverwaltung wurde Post-Regie auch Administration (den Troß der Inspekteurs, Ecrivains und Portiers, lauter National-Franzosen, mitbegriffen) — die Versammlung der erwählten Postbeamten aber die Post-Commission genannt. Von dieser Letztern sind alle die trefflichen Einrichtungen entworfen, und mit Genehmigung des Königs und unter der Mitwirkung der neuen Obern eingeführt worden, welche mit wenigen Abänderungen bis zum Kriegsjahre 1806 bestanden. Denn jene Männer beschränkten sich nicht auf den angewiesenen Zweck: den Ertrag der Post-Einkünfte zu erhöhen — sie verbreiteten auch ihre Einsicht und ihr Wirken auf alle Zweige des Postwesens und auf das Abschaffen vieler Ungebührnisse, Mißbräuche und nutzlosen Einrichtungen.

Sie vereinigten z. B. das schon seit 1742 von den Provinzial-Ministern und der Kammer in Breslau willkührlich verwaltete und festgehaltene Postwesen in Schlesien mit dem der übrigen Preussischen Staaten und ordneten dasselbe dem General-Postamte unter — sie bestimmten die Verfassung der Posthaltereien und

einen festen, dem Wechsel der Kornpreise angemessenen Zahlungssatz der Postfuhrgehalte — sie gaben jedem Postamte eine freilich etwas erhöhte, aber doch nach Billigkeit und den Orts-Entfernungen verfaßte Portotaxe für alle Gegenstände — sie schafften das langwährende Umladen der Poststücke auf jeder Station ab und führten durchlaufende verdeckte Wagen ein, von denen nur die im Ort verbleibenden Postgüter abgenommen wurden — sie verfaßten eine sehr umständliche Dienst-Unterweisung für die Postmeister — ein neues Reglement für die Lohnfuhrleute und das Extrapostwesen — und verminderten die von den Landesbehörden fast unbegränzt ausgedehnte Portofreiheit auf Briefe, Pakete und Geldsendungen. Post-Inspektoren wurden aufs neue bestellt, um stets die Course zu bereisen, den Mängeln abzuhelfen, über die Berichte und Vorschläge der Postämter ihr Gutachten abzustatten, die nachlässigen Postbeamten anzuzeigen, und die Vorschriften der Verordnungen überall erfüllen zu lassen.

Dies waren die Hauptwerke der damaligen Postverwaltung, welche so viel Gutes gründete und einen erfolgreichen Einfluß auf das Postwesen und das ganze Land ausübte.

Das sogenannte alte General-Postamt verblieb nur dem Namen nach und in einem höchst beschränkten, ganz von der neuen Behörde abhängigem Geschäftskreise. Nach drei Jahren, 1769 löseten sich dies und jene französische Postherrschaft auf, als die schändlichsten Betrügereien des entwichenen Bernard und des Moret das Aufhören geboten, der Staatsminister von Derschau die Leitung des Postwesens übernahm und die Fremdlinge nebst ihrem Anhange verabschiedete. Die von der Commission eingeführten nützlichen Anstalten und Verordnungen blieben in ihrer Kraft.

§. 14.

Einführung des Postwesens in Westpreussen.

Der durch die Glaubenswuth zweier Bischöfe — des in Krakau und in Willna — aufs neue erregte Bürgerkrieg in Polen zerrüttete völlig dies unglückliche Reich. Partheienhaß und Verfolgung zerstörten alles, was Catharina II. Rußlands allmächtige Kaiserin, durch Wort, Soldaten und vorzüglich am 7. September 1764 durch die Erhebung ihres Lieblings und Vertrauten, des schönen Grafen Poniatowski, auf Polens Thron, bewirken wollte.

Die sinnlose Wildheit der erbitterten Gemüther fast aller Großen, die Verwüstungen, welche die eingerückten fremden Truppen anrichteten, der verhaltene Haß und tobende Widerspruch gegen die Rathschläge und Ermahnungen der Hauptfürsten Sapieha und Czartoryski, aber noch weit mehr die wankelmüthigen Gesinnungen des Königs benutzte Kaiser Joseph II., sich der im J. 1402 von Ungarn an Polen verpfändeten Grafschaft Zips ohne Lösegeld zu bemächtigen, und die beiden Nachbarstaaten Rußland und Preussen dahin zu stimmen, das unruhige, in seinem innern Wesen zerrüttete Land auf 10,000 Quadrat-Meilen zu verkleinern, demselben Ruhe, Ordnung und Gesetze zu geben und die abgerissenen Länderstücke als rechtmäßigen Gewinn für sich zu behalten. So entstand die erste Theilung von 1772, welche die Republik Polen unterm 18. September genehmigen mußte. Eine Wahl und ein Widerstand von ihrer Seite waren unausführbar.

Schon 5 Tage vorher ließ König Friedrich II. die jetzige Provinz Westpreussen — damals Polnisch Preussen genannt — besetzen und seinen Staaten einverleiben. Danzig und Thorn verblieben, als freie Handelstädte der Republik. Durch jene Erwerbung der Gebiete Pomerellen, Ermland, Culm und des Netzdistricts würden die Kurlande und Ostpreussen vereinigt und alle die unsäglichen Schwierigkeiten beendigt, mit welchen die Polen,

besonders die Danziger Postbeamten, der Postverbindung entgegenstrebten, jede Annäherung und jeden Vorschlag zu einem billigen Abkommen schmähend versagten, und mit stets gehegtem Groll sogar jeden Antrag zum beiderseitigen Vortheil übermüthig verwarfen.

Aber welch ein Land war dies Westpreussen in jener Zeit!! Alles mangelte, was zum Fortkommen und Bestehen der Posten vorhanden seyn muß. Gebahnte Haupt- und Heerstraßen sah man nirgend, nur mit Lebensgefahr und tiefem Versinken zu befahrende schmale Wege von einer Stadt zur andern, welche schlecht ummauerten Dörfern glichen, über Ströme und Flüsse nothdürftig gelegte Bäume statt der Brücken und Fähren, die man nicht einmal dem Namen nach kannte. Elende Bauern, von ihren Herren zur Knechtschaft, zur blinden Unterwerfung, fast zum Anbeten angehalten, ließen keinen Sinn für etwas Gute spüren, überall Verwilderung der Menschen und Gegenden. Ackerbesitzer, die nicht die kleinste Posthalterei übernehmen konnten — Gespanne, die kaum zum Ackerbau taugten — keine Wohnungen und Wirthshäuser zur Aufnahme der Reisenden und Postgüter. Aber am meisten drückend und abschreckend war der Mangel fast aller Handwerker für die nothwendigsten Bedürfnisse. Dies alles erschwerte das Gründen der Postanstalten. Mit Grauen und Entsetzen übernahmen die zu Finanz- und Justizstellen Ernannten den neuen Beruf wie eine Landesverweisung.

Und dennoch wurden die Schwierigkeiten und beinahe jedes Hinderniß durch wohl überlegte Entwürfe, durch die Geschicklichkeit der Vollführer und durch das Aufopfern beträchtlicher Summen beseitigt. Binnen wenigen Wochen waren Stadt-Obrigkeiten, Gerichtsstätte, Polizei- und Finanz-Verwaltungen, und jeder Beamte in Ausübung seines Berufs, die erforderliche Besatzung in jedem Ort.

Durch diese Schöpfungen entstand neben dem schon vorhandenen Hauptcours von Berlin durch Pommern (Danzig vorbei), nun eine zweite, 3½ Meile kürzere Hauptpost durch

den Netzdistrikt über Marienwerder nach Königsberg, 84 Meilen lang mit ihren Seitenposten und 15 immediaten Postämtern, ein Cours, der ebenfalls, wie jener alte, ganz Deutschland mit Kur-, Lief- und Rußland verband.

Schon am 1. October (1772) also 17 Tage nach der Besitznahme, ward der neue Postweg von befrachteten und mit Reisenden völlig besetzten Haupt- und Bei-Postwagen befahren, jeder Postbeamte war in Thätigkeit, alles in Ordnung wie im alten Lande. Denn schnell erbaute Fähren und fliegende Brücken — von Berlin aus nach den Standpunkten gesandte Wagen und Gespanne — erfahrne und umsichtige Männer in ihrem Fache, machten die Ausführung allein möglich. So ward in kurzer Zeit eine Schöpfung vollbracht, deren Werth und Wichtigkeit in der Ueberwindung aller Schwierigkeiten und in der Folge aus dem reichlichen Ertrage der Post-Einkünfte sich aussprechen.

---

§. 15.

Neues Post-Gesetzbuch, die Post-Ordnung.

Vorpommern bis zur Peene, Schlesien, Ostfriesland und Westpreussen hatten den Preussischen Staat nach und nach vergrößert, die Vermehrung der Postanstalten und Beamten nothwendig gemacht, und durch die Veränderung der Speditionen und Berechnungen eine solche Menge von Vorschriften und größern Verordnungen für einzelne Fälle entstehen lassen, daß keine Uebersicht des Eingeführten und Aufgehobenen möglich war, besonders wenn jene bei der drängenden Abfertigung der Posten angewendet werden sollten. Ueberdies paßten die Vorschriften der alten Post-Ordnung von 1712 gar nicht mehr, ein neues Post-Gesetzbuch blieb folglich ein Hauptbedürfniß.

Dies höchst wichtige Werk mußte den Inhalt aller seit 70 Jahren ergangenen, noch anwendbaren Verordnungen in Ab-

schnitten, nach den Gegenständen geregelt, in bündig gefaßten Sätzen und dennoch das Wesentliche im ganzen Umfange enthalten. Es mußte das Postregal und die Post-Einkünfte sichern, den Unterschleifen und Eingriffen durch weise Verbote steuern und vorbeugen, die Gränzen der Gewährleistung (Post-Garantie) genau bestimmen und im Allgemeinen die Dienstpflichten und Dienst-Ausübung der Postbeamten, sowie die Obliegenheiten der Unterthanen beim Gebrauch der Posten festsetzen. Diese Haupt-Gegenstände waren die Grundlagen der neuen Post-Ordnung, welche am 26. November 1782 durch die Unterschrift des Monarchen bestätigt, dem ganzen Reiche als Gesetz bekannt gemacht wurde.

Auf die ausführliche Zergliederung der Amtsgeschäfte eines jeden Postbeamten, also als Dienstbuch, konnte das Werk nicht gerichtet werden, weil dasselbe wie eine allgemeine Richtschnur, die Verhältnisse erörtern sollte, in denen das Publikum zum Postwesen steht und nur eine Uebersicht des Verfahrens gewähren, welches die Postbeamten zu beobachten haben.

Eben so wenig wurden die beiden Gegenstände — das Extrapostwesen und die Verpflichtung der Lohnfuhrleute in Bezug auf die Postanstalten — mitaufgenommen. Ersteres nicht, weil das Extrapostwesen zwar zur Aufsicht und Verwaltung der Ober-Postbehörde gehört und eben deßhalb ein Zubehör des Postwesens ist, aber nur einen beschränkten Theil desselben, das Postfuhrwesen, ausmacht. Dies aber wird in jeder Hinsicht als eine Privat-Unternehmung betrachtet, deren Gewinn und Nutzen aus den nur zufällig vorkommenden Extrapostfahrten allein dem Posthalter zufließen und gebühren. Darum bestehen denn auch besondre Vorschriften über diesen Zweig der Post-Anstalten, welche die Pflichten des Posthalters und die Gränzen der Forderungen enthalten, die dem Reisenden eingeräumt werden.

Der zweite Punkt, der das sogenannte Lohnfuhrwesen betrifft, mußte deßhalb wegbleiben, weil man nicht jedem Lohnfuhrmann, oder Jedem, der ein Gespann hält und mit solchem für Geld oder aus Gefälligkeit Reisende fortbringt, zumuthen kann,

sich das große Postgesetzbuch, einiger Stellen wegen, anzukaufen. Ueberdies ist dieser Nahrungszweig unabhängig vom Postwesen, befaßt sich zwar, wie letzteres, mit dem Fortschaffen der Reisenden und nichtpostmäßigen Pakete, jedoch ist der vom Verdienstgelde zu entrichtende Abtrag an die Postkasse den Zöllen gleich, die in jedem Staat gegeben werden müssen, und vertritt hier nur die Stelle einer Entschädigung für den Verlust, den die zum Reisen und Fortbringen bestimmten Postanstalten durch die Fuhrleute erleiden.

---

§. 16.

Besitznahme von Süd- und Neu-Ostpreussen.

In Polen lebten fort und fort die Magnaten, diese Besitzer großer Woywodschaften, in Kämpfen des Erhebens und Niederdrückens. Jene erste Theilung und Verkleinerung ihres Vaterlandes im J. 1772 hatte sie nicht die Warnung für Spaltung und die ernste Mahnung zur Eintracht fühlen lassen, keiner der Reichen hatte im Dünkel die wichtige Lehre begriffen und beherziget, was zum wahren Frieden diene und zu des Landes Wohlfahrt zu thun sey. Vergebens und unbeachtet blieben die Hinweisungen eines Fürsten Sapieha, eines Radziwil und Czartoryski (Starosten von Podolien) auf das Vergangene, um das Uebriggebliebene zu retten; vielleicht war Jeder der Genannten darauf bedacht, die Zahl der eigenen Anhänger zu mehren, die Schwächern und Wankenden für sich zu gewinnen und durch Macht und Größe das Uebergewicht gegen die Widersacher zu erreichen und zu behaupten. Wahrscheinlich auch, daß die Politik der Nachbarn jene Spaltung und Erbitterung, den Partheihaß und das Streben nach der Alleinherrschaft im Geheim anfachte

und unterhielt, um ein zweites Schicksal Polens vorzubereiten und herbeizuführen.

Nach 21 Jahren trat es mit einer nochmaligen Theilung des geschmälerten Landes ein, durch welche den 25. September 1793 der Krone Preussen Hochpolen, unter dem Namen Südpreussen, und die freien Städte Danzig und Thorn überwiesen wurden.

Nicht gedemüthiget und voll hohen Muthes errichteten zwar die tapfern Feldherren Kosciusko, Madalinski und Dombrowski am 24. März 1794 in Krakau einen Verein und drangen vor, das Vaterland zu retten und zu befreien, die verlorne Unabhängigkeit und die Wiederherstellung eines Königreichs zu erkämpfen, aber ihre geringen Streitkräfte erlagen der Macht Rußlands, Oesterreichs und Preussens. König Stanislaus entsagte den 25. September 1795 in Grodno der Krone Polen, endigte somit allen Zwiespalt und vollführte die Auflösung des sonst so furchtbar gewesenen Reichs der Piasten und Jagellonen.

Preussen übernahm die Gebiete von Warschau und Bialystok, letzteres unter dem Namen: Neu-Ostpreussen. Drei große Postcourse wurden errichtet:

von Berlin über Posen, Warschau und Bialystok nach Grodno....121 Meilen,
von Breslau nach Warschau....52 Meilen, und
von Königsberg nach Warschau 46¼ Meilen,

im Innern dieser Provinzen 225 Postverwaltungen, 104 verschiedene Posten auf mehr als 450 Meilen und Postenlinien von Amsterdam und Paris bis Moskau, und von Danzig über Warschau und Wien nach Italien.

B. Merkwürdiges Entstehen einiger Post-Anstalten.

---

§. 17.

Erste reitende Post in Pommern und Botenpost in Ostpreussen.

Wahrscheinlich bald nach der Errichtung des Hansabundes (1241) nahm der denkwürdige Botengang, oder die Kaufmannspost, von Amsterdam über Bremen, Hamburg, Lübeck, Rostock, Demmin, Anklam, Stettin, Danzig und als in diesem und dem folgenden Jahrhundert — in den Zeiten des mächtigen Ritter-Ordens der Marianer, Städte und Burgen waren erbaut worden — weiter über Königsberg, Libau, Mitau bis Riga, 234¼ Meilen (s. Deutschland, Abschn. II. S. 92) den Anfang. Die Herzoge von Mecklenburg und Pommern gestatteten schweigend das Durchgehen.

Auf einem Theil dieses Courses besorgte der Königsberger Bote die dortigen und die mit dem Boten aus Riga eingegangenen Briefpakete nach Danzig, wo er seine eigene Ablage hatte, den Königsberger Keller genannt. In diesem theilte er die mitgebrachten Briefe aus, nahm die aufgegebenen an und ging mit den ihm vom Danziger Stadtboten aus Stettin eingehändigten Briefbunden zurück nach Königsberg, von wo die ins Kur- und Liefländische bestimmten Briefe von dem wartenden Boten aus Riga auf der Rückreise mitgenommen wurden. In späterer Zeit war in Danzig, mit Bewilligung des Magistrats, ein Kurfürstlich Brandenburgischer Botenmeister angestellt worden, der den Königsberger Boten abfertigte und das Ausgeben und Empfangen der Briefe besorgte, auch das Porto berechnete. Sein Geschäftszimmer wurde die Postbude genannt; das Ablager im Keller hatte aufgehört.

Auf Befehl der Kurfürstlichen Regierung in Königsberg wurde vom J. 1646 an, die Post von Danzig über Königsberg bis Memel und Riga reitend besorgt, der Postmeister Becker in Riga hatte die Verwandlung der Post, auf den Antrag der Kaufleute, in Vorschlag gebracht (s. S. 170).

Im J. 1648 verweigerte der Magistrat in Danzig die Einlassung des Königsberger Postreiters in die Stadt und verlangte das Wechseln der Briefpakete in dem Gränzorte Narmel auf der Danziger Nehrung (Erdzunge), um das Porto bis dahin zu beziehen. Zwei Jahr nachher, am 8. August 1650, erschien sogar der Danziger Postmeister Salzsieder in Königsberg, errichtete dort, ohne Anfrage und Erlaubniß der Stadt-Obrigkeit, ein eigenes Brief-Annahme- und Ausgabe-Comtoir, und Danziger Postillone versuchten, bei Brandenburg (3 Meilen vor Königsberg) durchzuschleichen, um heimlich Briefbunde an den Salzsieder zu bringen. Man verhaftete diesen und die Ertappten. Die Unterhandlungen verzögerten sich bis 1653, bis wohin jene Stadt-Obrigkeit mit Drohungen und bösartigem Starrsinn ihre eingebildete Befugniß behauptete.

Als aber in jenem Jahr Friedrich Wilhelm — nach dem Tode Bogislaws XIV. des letzten Herzogs von Pommern, und dem mit Schweden abgeschlossenen Gränzvergleiche gemäß — zum Besitz von Hinterpommern gelangte, ließ er im Anfange des Jahres 1654 plötzlich den nach Stettin durchgehenden Danziger Postboten anhalten, ihm die Briefpacke abnehmen und solche durch seine landesherrlichen Postillone nach und von Stettin zurück bringen, denn damals wurde schon diese Hamburg-Rigaer Botenpost von 5 zu 5 Meilen durch reitende Boten (Postreiter) besorgt.

Diese Maßregel brachte den Magistrat in Danzig zur Besonnenheit und zum Bereuen seiner Eingriffe in das Kurfürstliche Postregal, seiner unklugen Vorladung eines diesseitigen Unterthanen zum gerichtlichen Verhör, und des Zurückweisens des Königsberger Boten seit 1648. Die in den Jahren 1654 und

1655 eingeleiteten Verträge bestimmten endlich, daß in Narmel an der Ostpreussischen, und in Wutzkow an der Pommerschen Gränze die Brief-Felleisen gewechselt werden, und das Porto zwischen beiden Orten dem Magistrat vergönnt seyn solle. Der Kurfürst ließ sofort in Pommern eine regelmäßige Reit-Post einrichten, welche sich in Wutzkow und Narmel an die Danziger, und in Stettin (damals schwedisch) an die Hamburger anschloß.

Die Zurückweisung der Danziger Boten und der Uebergang der Post zwischen Danzig und Stettin an Kur-Brandenburg, waren dem Magistrat, besonders dem Kaufmannsstande, in Hamburg sehr schmerzhaft, weil Beide die vormals selbst besorgte Postverbindung nicht ferner durch eigene Boten bewerkstelligen, und dadurch einer fremden Macht und fremden Gewinnspähern die Kenntniß ihres Briefwechsels und Verkehrs entziehen konnten. Sie befürchteten das Eröffnen ihrer Briefe und das Bekanntwerden ihrer Handelsörter und Waarensendungen, mithin allen Nachtheil ihres fortschreitenden Erwerbs und Glücks. Sie verhehlten auch keineswegs die genannten Besorgnisse in gut und faßlich eingekleideter Rede und baten den Kurfürsten in mehreren Vorstellungen um das Belassen der vorigen Verfassung. Der Bescheid ward jedoch stets wiederholt, daß jedem Landesherrn das Recht zustehe, keine fremde Postanstalt in seinem Staate zu dulden.

Auch in Preussisch Litthauen wurde das Botenwesen besser eingerichtet, denn im September und October 1652 wurden in den Städten Insterburg, Tilsit und Gumbinnen, und in den Aemtern Botenposten, unter dem Namen: Aemter-Posten eingeführt und darum so genannt, weil die Briefe mehrentheils von den Dorfschulzen selbst von Amt zu Amt befördert wurden, die Aemter von jeder Hufe Land 1 Thaler Abtrag zum Unterhalt der Kurfürstlichen Boten zahlten und Letztere als Insassen von allen Amts- und Frohndiensten frei waren.

§. 18.

Preussisches Postwesen in Hamburg.

Seit den frühesten Zeiten besaßen Hamburgs Nachbarstaaten jeder schon ein eigenes selbstständiges Post-Comtoir in dieser Handelsstadt. Unter diesen Comtoirs war das Dänische das kleinste und unbedeutend, es trieb sein Wesen in einem Keller. Bis zum Jahre 1723 waren die fremden Postgewölbe (Poststuben) von außen durch einfache Bildstücke in Stein, oder Stuckmasse bezeichnet, z. B. das Kaiserliche, eigentlich Thurn- und Taxische, mit der Figur eines zweiköpfigen Adlers, das Dänische durch einen Elephanten, das Preussische durch einen schwarz bemalten Adler ꝛc. ꝛc. In jenem Jahre aber ließen einige Postbehörden die steinernen Postbezeichnungen wegnehmen und in deren Stellen große Tafeln mit dem ausgemalten vollständigen Wappen ihres Landes aufhängen, so auch Preussen.

Für die Stadt selbst bestand im vor-vorigen Jahrhundert kein eigenes Postamt, sondern für jeden Cours z. B. nach Bremen, Cöln a. d. Spree (Berlin), Pommern, Schweden ꝛc. ꝛc. war ein besondrer Botenmeister, der seine Stelle entweder vom Magistrat gepachtet, oder von seinem Vorgänger erkauft, oder geerbt hatte. In diesen beiden Fällen gehörte jedoch — zur Ausübung des Amts selbst — die Einwilligung des Senats und der Kaufherren (Kaufmanns-Aeltesten).

Im Anfange jenes Jahrhunderts wurden alle diese Neben-Anstalten vereinigt und zu einem Stadt-Postamt gebildet, denn im J. 1637 meldet der Stadt-Boten (Post-) meister Balthasar Lange dem Kurbrandenburgischen Boten (Post-) meister Veit Frischmann in Cöln (Berlin), daß er die empfangenen Briefe ausgetheilt und den Kurfürstlichen Kanzlei-Postboten abgefertiget habe. Nach 2 Jahren (1639) antwortet eben der Lange, daß ihm das rückständige Kurbrandenburgische Gehalt ausgezahlt worden sey, der Stadt-Postmeister stand folglich im Solde und Amt des Kurfürsten. Nach dem Absterben dieses

dieses Postmeisters (1641) erbot sich dessen Nachfolger Dietrich Gerbrand, die Kurbrandenburgischen rc. Briefe und alle Schriftpakete (nach Holstein, Dänemark, Schweden) besorgen zu wollen. Es wurde genehmiget.

Zu bemerken ist die Verordnung Friedrich Wilhelms vom 7. December dess. J., daß in der geheimen Kammer-Kanzlei (zugleich Postgeschäftszimmer) die ab- und eingehenden Briefpakete gewogen, der Befund in Bücher und Rechnungen eingetragen und die Ankunfts- und Abgangszeit des Boten genau verzeichnet werden sollen, damit die Rechnungen des Hamburger Botenmeisters mit den Berliner Registern verglichen werden könnten. Also eine erneuerte Vorschrift des Kurfürsten Johann Sigismund v. 20. Junius 1614. Diese Einrichtungen gaben Veranlassung zu dem einige Jahre nachher eingeführten Encartiren eines jeden Briefes.

Der dreißigjährige Krieg hatte aufgehört, die Bedingungen des Münster-Osnabrücker Friedenschlusses (1648) mußten erfüllt, die 5 Millionen Thaler Contribution an Schweden bezahlt, die Handelsverbindungen wieder hergestellt und, diese zu befördern, sollte der Postenlauf vermehrt werden. Diese in der Ausführung sich durchkreuzenden Gegenstände vergrößerten den damals über Hamburg gehenden Briefwechsel, die bisherigen wenigen Boten vermochten nicht, die große Anzahl der starken Briefbunde schleunig fortzubringen.

Dies bewog den Kurfürsten, beim Senat der Stadt die Einwilligung in die Einrichtung einer reitenden Post zwischen Berlin und Hamburg anzutragen, wogegen die dortigen Einwohner diese Post benutzen könnten, ihre Briefe schleuniger nach Preussen, Kur- und Liefland, Polen und Schlesien über Berlin zu senden. Der Ausgang war nach Wunsch und Antrag; der Magistrat bewilligte sogar im J. 1656, daß der Stadt-Postmeister, jener Dietrich Gerbrand, als Kurbrandenburgischer Postmeister vereidet würde, was im August d. J. geschah. So erhielt Kur-Brandenburg vor 176 Jahren eine Postanstalt in Ham-

burg, das bekanntlich 1613 vom Kaiser Matthias zu einer freien Reichsstadt erklärt worden war, mithin als solche, unbeschränkt Staats-Verträge schließen und Einrichtungen treffen konnte.

Friedrich Wilhelm vernahm manche unangenehme Ereignisse, die wegen des Gerichtsstandes und getheilter zweifachen Verhältnisse eines zweien Herren untergeordneten Beamten nicht ausbleiben konnten, weil gerade diese Doppelpflicht den Beamten nöthigte, zuweilen den Obliegenheiten gegen den Einen oder den Andern seiner Obern entgegen zu treten. Darum wünschte der Kurfürst ein eigenthümliches, von der Gerichtsbarkeit und Aufsicht des Magistrats ganz unabhängiges Postwesen dort zu besitzen, wie andre Nachbarstaaten ein solches dort besaßen. Er ertheilte deshalb vorläufig dem Postschreiber Wenzhardt, (einem Schwiegersohn des nach des Gerbrands Tode, bestellten Stadt-Postmeisters Lüders) die Anwartschaft auf das in Hamburg errichtete Kurbrandenburgische Postamt.

Den 18. Januar 1704 starb Lüders, und Wenzhardt trat, Kraft der Anwartschaft, als wirklich nun Königlich Preussischer Postmeister auf und in das erledigte Amt, weil man voraussetzte, daß der Senat auch ihn zu seinem Stadt-Postmeister annehmen würde. Doch Wenzhardt war, was man in Berlin zuvor nicht wußte, ein Schwedischer Vasall, und als solcher nicht der Stadt-Obrigkeit, sondern nur dem dortigen Schwedischen Domkapitel unterthänig.

Die Erzbischöfe in Bremen hatten nämlich seit den ältesten Zeiten den Besitz des Doms in Hamburg behauptet, überließen aber ihr Recht — dem Westphälischen Friedensschlusse Artik. X. §. 7. gemäß — der Krone Schweden, dessen König war folglich weltlicher Bischof und Ober- und Schutzherr des Domkapitels (Summus Episcopus, Protector Capituli ita et jurium illius). Dies Kapitel bestand aus solchen Hamburger Bürgern und deren Kinder, welche durch die Rechte und Befugnisse des Domkapitels von allen bürgerlichen Lasten und der Gerichtsbarkeit des

Magistrats frei blieben. Alle Einwohner, welche zu diesem Kapitel gehörten, wurden Schwedische Vasallen genannt, waren nur durch das beschworne Ausüben der Achtung und des Gehorsams gegen das Kapitel gebunden, und konnten durch eine unzweideutige Verzichtleistung auf Unterstützung und Gerechtsame, wieder abgehen. Ein Hamburger Bürger konnte sogar Bürger bleiben und dennoch Vicarius beim Kapitel seyn, auch Pfründen und Stiftsstellen besitzen, jedoch ohne Befreiung von den städtischen Abgaben und Lasten y).

Die Börsen-Aeltesten nahmen den Wenzhardt, als einen fremdherrlichen Einwohner, nicht an und erwählten den verarmten Kaufmann Adolph Moller zum Stadt-Postmeister. Preussen bestand auf die Bestellung des Wenzhardt und König Friedrich IV. von Dänemark verlieh demselben auch sein Postwesen, denn die damals mächtigen Dänen betrachteten Hamburg als ihre erb-unterthänige Stadt und wollten sie nicht als deutsches Reichsmitglied anerkennen.

Alle Gegenreden und Verwendungen des Magistrats wurden mit dem Ausspruch zurückgewiesen, daß, da die Stadt fremden Fürsten die Ausübung des Postwesens gestattet habe, solche auch dem Preussischen Monarchen eingeräumt werden müsse. Der Senat fügte sich in den Willen des Königs. Wenzhardt wurde mithin durch die Bestallung vom 18. Februar 1704 der Erste unabhängige Preussische Postmeister in Hamburg.

Der Fürst von Taxis befürchtete eine Schmälerung der Einkünfte seines dortigen Reichs-Postamts. Die Preussische Postanstalt durfte er nicht anfechten, weil in frühen Zeiten manche seiner Vorschritte vom Preussischen Hofe waren zurückgewiesen worden. Er wendete sich daher an seinen Beschützer, den Kaiser Leopold, der vom Könige Friedrich von Dänemark begehrte,

---

y) Der Dom mit dem Kapitel kam nachher an Kurhannover, das ihn nach der Entschädigungs-Acte vom 25. Februar 1803, §§. 4 und 27 an die Stadt Hamburg abtrat, wodurch jene Vasallenschaft von selbst aufhörte.

dem Wenzhardt die Dänische Postmeisterstelle zu nehmen. Der Monarch antwortete jedoch unterm 6. October (1704) in sehr verbindlichen Ausdrücken, daß ihm als Herzog von Holstein und jedem Reichsstande die Ausübung des Postregals zustehe und schon vor dem dreißigjährigen Kriege zugestanden habe, in welcher Periode doch erst das Taxissche Postwesen in den Niedersächsischen Kreis eingeführt worden sey. Er erkenne Hamburg nicht als eine freie Reichs-, sondern als seine ihm unterthänige Stadt, er werde sich daher nichts vorschreiben lassen und keine Beeinträchtigung dulden.

Der Oesterreichische Hof schwieg, Taxis stellte jeden weitern Versuch ein und Preussen blieb fortan im ungestörten Besitz seines Postwesens in Hamburg.

---

§. 19.

Fahrende Post zwischen Stralsund, Schweden und Hamburg.

König Karl XI. von Schweden hatte durch den Friedensschluß zu Fontainebleau — 2. Januar und 2. September 1679 — zum Theil seine verlornen Länder wieder erhalten und sich mit seinen mächtigen Feinden, Dänemark, Brandenburg und Hannover versöhnt. Auf dem Reichstage 1680 gründete er seine Alleinherrschaft, lösete die von seinen Vorfahren verpfändeten Krongüter ein, und setzte die National-Miliz auf einen ansehnlichen Fuß.

So gesichert, benutzte er die Macht und Friedensruhe, den gesunkenen Handel in seinen verheerten Staaten zu beleben, besonders aber einen Verkehr mit dem nahen, blühenden und reichen Hamburg durch ein engeres Verhältniß zu gründen. Es konnte zu einem Handelsverein zwischen seinem verarmten, fast verödeten Vorpommern und jener ersten der Reichs- und Handelsstädte führen, wenn eine fahrende Post von der Hauptstadt Stralsund dahin eingerichtet und dadurch das noch immer gefürchtete Däne-

mark umgangen würde. Eine Schiffspost von Schweden nach Stralsund sollte sich an jenen Cours anschließen und der noch feindlich gesinnte Nachbar in Kopenhagen hienach ganz außer Mitwirkung bleiben.

König Karl ersuchte deßhalb in einem Schreiben aus Stockholm vom 7. März 1684 den Herzog Christian Ludwig I. von Mecklenburg-Schwerin, zu vergönnen, daß eine schwedische fahrende Post von Stralsund nach Rostock fahre, wo sie sich an die schon vorhandene Post von Stettin über Rostock nach Hamburg anschließen solle. Die Fahrten würden von jedem landesherrlichen Postillon bis zum beiderseitigen Gränzort Behrenshagen geschehen und von Stralsund die Weiterfahrt mit Yachten nach Schoonen vollendet werden. So waren der Plan und Vorschlag, der Herzog bewilligte die Ausführung, die Post ward eingerichtet.

Stets im Streit mit den Landständen, sich wenig bekümmernd um das Beste seiner Unterthanen, hatte der Mecklenburger Fürst, nahe am Schlusse des Jahrhunderts, den Postcours — soweit dieser durch das Mecklenburgische ging — an Karls Thronfolger den wilden, streitsüchtigen Karl XII. abgetreten. Dieser verlieh, bald nach seinem Regierungs-Antritt, der von ihm begünstigten Familie von Rosenkranz, das ganze Postwesen in Vorpommern, mithin auch den Stralsund-Rostocker Cours, zu einem erblichen Eigenthum.

Karls unglücklicher Feldzug gegen Rußland, sein Krieg mit Dänemark und Polen, sein Bedrängniß in dem belagerten Stralsund und seine Flucht nach Schweden am 19. December 1714 hatten sein Vorpommern von aller Hilfe entblößt, es war sich selbst überlassen. Der Dänen-König ließ sogleich jene Stadt und das ganze Land besetzen, auch das Postwesen für seine Rechnung verwalten. Das Lehn-Eigenthum derer von Rosenkranz ward aufgehoben.

Durch den Frieden zu Stockholm vom 21. Januar 1720 mit Preussen, erhielt Schweden den Theil von Vorpommern zwischen der Ostsee und dem Peenefluß zurück, den südlichen Theil behielt

Preussens König, Friedrich Wilhelm I. zur Schadloshaltung für sich. Die uralte Fahrt des Hamburg-Stettiner-Botenwagen wurde in eine geregelte fahrende Post von Stettin über Anklam und Demmin nach Rostock verwandelt, von wo sie mit jener Stralsunder Post vereinigt, nach Hamburg geht.

In diesem Zustand verblieb das Schwedisch-Pommersche Postwesen bis 1815 als dem Tausch-Tractat gemäß, Preussen das übernommene Herzogthum Lauenburg an Dänemark abtrat, und dagegen das von Schweden an Letzteres abgetretene Vorpommern erhielt. Jene Stralsunder Post dauert in ihrem ursprünglichen Wesen noch fort und geht von Stralsund über Dammgarten (Gränze), Ribnitz, Rostock, Doberan, Kröplin, Neu-Buckow, Wismar, Grevesmühlen und Lübeck nach Hamburg, 33 Meilen.

Um diese Provinz, Neu-Vorpommern genannt, mit den südwestlichen Gegenden und mit Hamburg, zum schnellern Betrieb des Ostsee-Küstenhandels, zu verbinden, wurde 3 Jahr nachher, am 1. Januar 1818 eine reitende Post von Stralsund über Demmin nach Strelitz angelegt, wo sie sich mit der reitenden Post von Stettin nach Hamburg hinwärts vereinigt, und zurück von derselben trennt.

---

§. 20.

Cours von Leipzig über Cassel und Münster nach Holland.

Durch Nürnbergs allmähliges Sinken seiner Wichtigkeit im Zwischenhandel Italiens und den Städten an der Nordsee erhob sich Leipzig, von jeher eine der beträchtlichsten Kaufmannsstädte im Mittelpunkte zwischen Süd- und Norddeutschland, sogar im mittelbaren Verkehr mit Holland.

Dem Ober-Postmeister Gottfried Egger in Leipzig war es im J. 1680 gelungen, eine Kursächsische Landespost über Merseburg und Quedlinburg — dies damals unter Sächsischer

Schutzherrschaft — und in Verbindung mit der Taxisschen (Reichs-) Postanstalt in Braunschweig, nach Hamburg zu errichten. Sein Unternehmungsgeist leitete ihn, auch einen Cours nach Holland möglich zu machen. Vorläufige Verabredungen mit den Ober-Postbehörden in Hessen, Paderborn, Münster und Arnheim waren zwar getroffen und die Sache vorbereitet worden, aber Eggers früher Tod (1684) hemmte die Ausführung.

Jedoch bald nach dem Anfange des vorigen Jahrhunderts hatten der Burgemeister und Postcomtoir-Inhaber Bouricius und dessen Sohn in Arnheim, mit dem Fürstbischöflichen Postmeister von Hartmannsdorf in Münster die Errichtung einer fahrenden Post zwischen beiden Städten verabredet und veranstaltet. Die Postwagen kamen einander bis Borken entgegen, übernachteten hier, wechselten die mitgebrachten Personen, Briefbeutel und Poststücke und gingen mit den hier übernommenen Reisenden und Frachten nach dem Abfahrtsorte zurück.

Wenige Jahre waren verflossen, so erregte diese Anstalt schon die Aufmerksamkeit der hessischen und sächsischen Postämter, welche durch ihre Anfragen und Anträge den v. Hartmannsdorf stimmten, in Gemeinschaft mit den beiden Bouricius sich in Verhandlungen einzulassen. Der Anschluß an diese Post war längst der Wunsch des verständigen Ober-Postmeisters Christian Leonhardi, Eggers Nachfolger im Amt und in dessen Plänen. Nach manchen Berathungen mit den Postdirectoren in jenen Ländern, entstand denn im Julius 1712 der nachmals so bedeutend gewordene Postcours von Leipzig über Merseburg (Seitenposten nach Halle und über Weißenfels nach Naumburg), Weißensee (von hier eine reitende Post über Frankenhausen und Nordhausen), Langensalza, Mühlhausen, Cassel (26¼ M. von hier eine fahrende Post über Gießen und Wetzlar nach Frankfurt a. M.) Paderborn nach Münster (18 M.) von hier getheilt, der eine Zweig zu Lande über Borken, Bochholt, Doesburg, Arnheim, Amersforth und Naarden nach Amsterdam (23 M.) überhaupt 67¼ Meile. Der andre Zweig von Münster zu

Wasser mit der Kanal- oder Schiffs-Post bis Maxhafen, weiter zu Lande bis Zwoll, und von hier auf der Zuidersee nach Amsterdam. Sie blieb 8 Tage unterweges, das Personengeld betrug 5 Groschen für die Meile und 82 Thaler 2 Gr. für die ganze Fahrt.

Nach 1½ Jahren ward sie durch die Verordnung vom 6. April 1714 in ihrem Wesen sehr verbessert, die neuen Einrichtungen begannen den 11. desselben Monats.

Der zwischen den betheiligten Unternehmern am 20. October 1716 in Leipzig geschlossene Societäts-Vertrag befestigte die Sicherheit und Fortdauer und bestimmte, daß Wanfried die Gränzstation zwischen Sachsen und Hessen seyn sollte. Der Zweck der Anlage war — und ist noch jetzt — ganz Sachsen mit Hessen, Brabant, Holland und dem westlichen Europa zu verbinden. Die vier Unternehmer hatten die Besorgung getheilt, Sachsen nämlich die von Leipzig bis Wanfried, Hessen die von Wanfried bis Paderborn, Münster von Paderborn bis Arnheim, und der Postmeister Bouricius von Arnheim bis Amsterdam.

Diese Post gerieth jedoch im Anfange des siebenjährigen Krieges in Verfall, denn gerade die Länder, durch welche jene Post ihren Lauf nahm, wurden von den französischen Heeren wie ein Beuteland behandelt. Die ungemein hohen Portosätze für Geld- und Paketsendungen, das überaus langsame Fahren, das öftere Anhalten und Stilllager unterweges, besonders aber das wohlfeile und schnelle Befördern auf andern Coursen, wenn auch auf einigen Umwegen, schreckten Absender und Reisende ab. Die Unternehmer mußten folglich, um der Auflösung ihres Postwerks auszuweichen, durchaus andre Einrichtungen treffen. Sie traten zusammen, führten eine geregelte Ordnung im Gange und ermäßigte Portosätze ein und so bestand bis 1803, als Preussen die Bisthümer Paderborn und Münster — laut des Reichs-Deputation-Hauptschlusses vom 25. Februar — zur Entschädigung der an die Republik Frankreich abgetretenen Cleveschen Länder, und als

Zuwachs seiner Provinzen, erhielt und den Paderborn-Münsterschen Theil des Courses mit übernahm.

Mit diesem veränderten Besitzstande hatte zwar die Fortdauer der Verhältnisse zwischen den Unternehmern an den Endpunkten des Courses — Sachsen und Holland — aufgehört, aber die beiden Nachbarstaaten, Preussen und Hessen, bestimmten das Verbleiben der Post, mithin deren Verbindung, Unterhaltungskosten, Kartenschlüsse und das Zuführen der Briefe. Der fast 120 Jahr alte Cours selbst erhielt also im Wesentlichen keine Veränderung, weil Zweck und Anstalten dieselben blieben. Die Courslinie, von welcher Preussen beinahe ¾ besitzt, enthält in der Länge 84¼ Meilen, folglich etwas mehr als die von Berlin bis Cöln. Zum Befördern und als Antheil dieser Post gehören gegenwärtig dem Staate Sachsen die Strecke von Leipzig bis Merseburg — Preussen die von Merseburg bis Witzenhausen und von Warburg bis Elten — Hessen die Mittelstrecke von Witzenhausen bis Warburg — und Holland das Ende von Elten bis Amsterdam.

Während der kaum sechsjährigen Dauer des längst untergegangenen Königthums Westphalen (1807—1813) erlitt der Cours manchen Wechsel, auch manche unnütze Zuthat durch Seitenposten. Doch alle diese Aus- und Zuwüchse wurden, nach vollbrachter Entfernung jener überflüßig gewordenen Postverbesserer aus Frankreich, ebenfalls als ganz entbehrlich und kaum die Ausgabe deckend, aufgehoben.

---

§. 21.

Reitende Post von Minden nach Bremen und Emden.

Zwischen der Vormünderin-Regentin von Ostfriesland, der verwittweten Fürstin Christine Charlotte, und den Landständen, die sich mehrere Vorrechte zueignen wollten, herrschten seit

dem ersten Landtage (1665) viele Irrungen. Kaiser Leopold wies zwar die Stände zur Ruhe, diese aber baten die General-Staaten von Holland um Schutz und Vermittelung.

Der von den Streitführenden eingegangene Vergleich blieb nicht lange in Kraft, denn 1672 brachen in den Nachbarstaaten Unruhen aus, die Regentin veranlaßte die Stände, zur Sicherheit des Landes einige holländische Truppen und davon 300 Mann Besatzung in Emden aufzunehmen, versagte aber schon im folgenden Jahre den versprochenen Beitrag zu den Unterhaltungskosten, und ließ sogar Fuß- und Reitervolk aus Münster gegen die Landstände einrücken. Diese, besorgt um ihre Freiheit und wegen Bedrückung, baten 1677 den Kurfürsten Friedrich Wilhelm den Großen um Beistand. Der Kurfürst schickte sogleich einige hundert Mann nach Ostfriesland, welche Emden und Greetsyl besetzten, auch wurden mit geheimer Zustimmung der Bedrängten, einige Compagnieen Marine-Soldaten errichtet, und durch diese Anordnungen fester Fuß in beiden Städten gefaßt.

Zwei Jahre vorher (1675) ward vom Kurfürsten der Rathsherr Benjamin Raulé (aus Middelburg auf Zeeland) zum Director der gegen Schweden (wegen seines feindlichen Einfalls in Pommern) und gegen Spanien (wegen vorenthaltener Subsidiengelder) ausgerüsteten Brandenburgischen Seemacht angenommen, die ohne erhebliche Vortheile viel kostete. Raulé, der dem für Seemacht und Seehandel sehr gestimmten Kurfürsten die Errichtung eines Brandenburgischen Handels-Vereins und einer Niederlassung in Afrika als sehr vortheilhaft geschildert hatte, erhielt dazu den Auftrag. Der mitgesandte Capitain Blonk schloß einen Vertrag mit den drei Oberhäuptern von Montfort, Accàda und Taccawary auf der Goldküste, und 1682 wurden das Fort Friedrichsburg und noch zwei kleinere erbauet und besetzt. Die Handelsgesellschaft besaß nun feste Plätze in Afrika und der Freibrief vom 18. November 1682 begünstigte jedes Unternehmen. Die Versammlung der Oberherren dieses Vereins war Anfangs in

Greetsyl, dem eigentlichen Hafen-Ort, in der Folge abwechselnd in Emden.

Der Schriftwechsel des Kurfürsten theils mit dieser seiner Aufmerksamkeit so wichtigen Anstalt, theils mit den Anführern seines in Ostfriesland stehenden Heeres, besonders mit der Besatzung in dem für den Handel Brandenburgs so wohlgelegenen Emden und Greetsyl, wurde durch die Amsterdamer Botenpost über Oldenburg und Bremen bis Hamburg äußerst langsam befördert, weil wegen des fehlenden Zusammentreffens der Posten, die Briefpakete in Oldenburg, Bremen und Hamburg hin und zurück einige Tage liegen bleiben mußten.

Diese Verzögerung bestimmte den Kurfürsten, neben der ihm unzuverlässig scheinenden Reichs- oder Taxisschen Post, eine eigene reitende Post von Minden nach Bremen veranstalten zu lassen und den Stadt-Boten- (Post-) meister Hermann Baring in Bremen zum Kurfürstlich Brandenburgischen Postmeister anzunehmen. Dieser besorgte vom 1. Julius 1687 relaisweise durch eigene Postillone alle Briefe von dort über Delmenhorst, Oldenburg und Leer nach Emden und zurück. Auch der Landgraf Karl von Hessen-Cassel hatte schon am 13. Junius Kurbrandenburgische Stationen in seinen Hoyaschen Aemtern Ucht und Bassum bewilliget.

Schon seit frühen Zeiten bestand, wie vorgedacht, auf eben dem Wege eine Kaiserliche oder Taxissche Post, die sich von Hamburg bis Ostfriesland erstreckte. Der Fürst von Taxis, als Reichs-General-Erb-Postmeister von Deutschland, aufgeregt von dem Eingriff des Kurfürsten in sein Reichs-Postregal, reichte zwar Einsprüche bei dem Kaiser Leopold I. und dem Reichs-Hofrath ein und bewirkte Pönal-Mandate gegen den Baring in Bremen. Da dieser in seinem zweifachen Amte, als Stadt- und als Kurbrandenburgischer Postmeister, von jenen Kaiserlichen Verboten keine Kenntniß nehmen wollte: so blieben die Strafurthel ohne Wirkung und die Kurfürstliche Post unter der Benennung: Feldpost, im Gange.

Auch eine fahrende Post auf eben der Straße ward zu Stande gebracht. Der Kurhannöverische Boten-(Post-)meister Johann Heinrich Brehmer in Bremen hatte für seine Rechnung, ohne Erlaubniß des Magistrats, jedoch mit Einwilligung seines Obern, des Erb-General-Postmeisters, Grafen von Platen in Hannover — statt der Botenpost nach Minden — seit dem 8. Februar 1689 eine fahrende Post in Gang gebracht, auch bald nachher den Kurbrandenburgischen Postmeister Schröder in Minden zum Theilhaber angenommen. Das Fuhrwerk, ein vierspänniger Leiterwagen mit 9 Sitzplätzen, wurde durch Bauern-Vorspann fortgebracht.

Zehn Jahr nachher, den 18. August 1699, nahm der Kurfürst Friedrich III. von Brandenburg (Friedrich I. König von Preussen seit 1701) diese Posten an sich, weil sie als Privat-Anstalt dem landesherrlichen Regale entgegen stand. Eben darum wurde auch der Stifter dieser fahrenden Post, jener Brehmer, von der Theilnahme ausgeschlossen, und die Abfertigung dem neuen Stadt-Postmeister Risselmann in Bremen übertragen.

Das Reichspost-Generalat, aufmerksam auf den Wachsthum des nun Preussischen Postwesens, richtete 1702 seine Verfolgung gegen den Magistrat in Bremen, als eine dem Kaiser und Reich untergeordnete Behörde. Besonders beschwerte sich der Fürst von Taxis, daß seinen Posten die Briefe nach und aus Ostfriesland dadurch entzogen würden, daß die dortigen Landstände, in der Streitsache mit dem nun volljährigen Landesherrn, ihre an den Kaiserlichen Hof gerichtete Schreiben unter Einschluß (Couvert) an den Preussischen, zugleich Stadt-Postmeister schickten, dieser das Weitersenden besorge, das Porto vorschieße, und — was ganz ungewöhnlich sey — sich die jährliche Erstattung seiner Porto-Auslage gefallen lasse.

Der Magistrat erbat den Beistand des Königs von Preussen, der ungesäumt in einem Schreiben vom 30. April 1703 dem Reichs-Hofrath in Wien gar deutlich zu Gemüth führte, daß,

nach der Urkunde Ferdinands II. vom 5. Julius 1624 und dem Gutachten des Kurfürsten-Collegiums vom 12. Januar 1637 z), die Reichsstadt Bremen allerdings die unbeschränkte Befugniß habe, ihr Postrecht geltend zu machen. Da gegen diese Erörterung nichts einzuwenden war, so hob der Reichs-Hofrath die schon verfügte Reichs-Execution auf.

Diese Preussischen reitenden und fahrenden Posten verblieben mit einigen Verbesserungen bis 1806, wo bekanntlich das Napoleonische Eroberungs-System alle Verfassungen und Anstalten theils ummodelte, theils ganz auflösete, und die milden Kaiserlich-Französischen Grundsätze und Einrichtungen durch sanftmüthige Sur- und Sous-Intendanten und friedsinnige Gensdarmen dem unterjochten Nord-Deutschland zur freiwilligen Befolgung aufgedrungen wurden.

Die Provinz Hoya ist bekanntlich mit den Kurhessischen Enclaven — laut den Friedensschlüssen und Verträgen — mithin auch der Cours jetzt unter Königlicher Hannöverschen Hoheit.

---

§. 22.

Hauber-Extrapost-Cours.

Vor etwa vierhundert Jahren trat Leipzig auch dem großen Handels-Verein bei, der sich schon zwei Jahrhunderte früher in Hamburg und Lübeck zuerst ausgebildet hatte. Die Waarensendungen nach Leipzig, ganz Sachsen und Böhmen wurden oft so bedeutend, daß zuweilen die Frachten liegen bleiben mußten. Die

z) Wörtlich: „daß an allen Orten, wo keine ordinari (nämlich Tarissche) „Posten durchgehen oder angestellt seyen, die Anordnung der reitenden oder „zu Fuß gehenden Bolen der Städte billich zugelaßen vndt denen Stän„den selbst durch deren territoria solche Anordnungen zue machen, kraft „ihrer regalien, damit sie vom Reiche belehnt, heimzustellen seye" rc. rc.

Elbschifffahrt war damals noch nicht geordnet und erst im Werden, also keine Stellvertreterin vorhanden.

Da verstand sich eine Gesellschafft Fuhrleute, gemeinschaftlich die Frachtgüter von Hamburg über Lüneburg, durch die Altmark nach Magdeburg und Halle zu bringen, auch Reisende in Halbwagen und Kaleschen zu befördern. Dieses Geschäfts wegen nannte man die Unternehmer Land-Gutscher (Kutscher) und Hauderer (Fuhrleute), ihre Wohnorte waren Magdeburg und Halle, der Weg, den sie stets befuhren, hieß der Hauder-Cours.

Brandenburg und Sachsen hatten zwar versucht, als der Reichs-Freiherr von Taxis Stationen und reitende Posten errichtete, auch einen Postcours auf jener Hauderstraße zu veranstalten, aber theils wußten die Fuhrleute-Vereine in Hamburg und Leipzig die Ausführung zu hintertreiben, theils besaßen Kur-Brandenburg und Braunschweig schon eigene Fahrposten nach Hamburg, welche durch eine Communionpost oder einen dritten Mittelweg nur einen Abbruch würden erlitten haben, überdies liegen auf der langen Strecke zwischen Magdeburg und Uelzen nur Dörfer, welche keine Post-Einnahme darbieten. Auch die Landes-Regierungen trugen zum Mißlingen bei, weil sie sich einander keinen Vortheil gönnten und deßhalb stets neue Bedenklichkeiten und Erörterungen in das Ausführen legten.

Die Fracht- und Reise-Fuhrherren wurden in der Folge durch den reichlichen Gewinn und den fast ausschließlich an sie gekommenen Erwerb sehr dreist und herrisch, unternahmen manchen Eingriff in die landesherrlichen Steuer- und Post-Rechte und erhöhten beträchtlich die frühern Zahlungssätze, besonders in den Meßzeiten. Die Beschwerden der Kaufleute und Reisenden mehrten sich, Ordnung und Bestimmung der Pflichten wurden gewünscht.

Kur-Brandenburg trat zuerst mit dem Edict vom 23. December 1698 ins Mittel, und befahl, daß jeder Fuhrmann, der das Güter- und Personen-Fahren auf dem Haudercourse betreibe,

loosen solle, um seine Reihefolge zu bestimmen, sich bei einem dazu angesetzten Commissarius melden, seinen Namen in eine Rolle (Verzeichniß) einschreiben lassen, die Erfüllung der vorgeschriebenen Pflichten eidlich angeloben, das durch den Wagenmeister angesagte Fahren sogleich besorgen und an den Posttagen nur dann Personen und Frachtstücke fortbringen könne und dürfe, wenn die Post nach dem Ort, wohin er fahren wolle, völlig besetzt und beladen, auch 4 Stunden zuvor abgefahren sey.

Jeder Reisende mußte sich bei dem Commissarius melden, der in seiner Wohnung auch die von dem Fuhrmann fortzubringenden Pakete annahm, verzeichnete und in eine Karte (Fracht- und Personen-Zettel) schrieb. Der Fuhrmann in den Städten erhielt 6 Groschen, der auf dem Lande 4 Groschen für jedes Pferd und jede Meile, die Anzahl der vorzuspannenden Pferde bestimmte der Commissarius. Von jedem Thaler Verdienst entrichtete der Fuhrmann 1 Groschen Abtrag an die Postkasse des ersten Abfahrtsorts. Er durfte die ganze Reise nur mit demselben Gespann zurücklegen, mußte bei seiner Ankunft auf einer Poststation stets bei dem Posthause zuerst vorfahren, keine versiegelten Briefe und postmäßige Pakete (damals unter 20 Pfund wiegend) zur Bestellung mitnehmen, und seine Pferde dem Postmeister zur Besichtigung vorzeigen, um deren Tauglichkeit zu prüfen.

In der Mitte des vorigen Jahrhunderts erhielten diese Fahrten eine neue Bestimmung. Standespersonen und Meß-Reisende hielten es für ehrenrührig, sich mit schlechten Stadt- und Bauerpferden fortbringen zu lassen, und zeitraubend, unterweges auf das Ausruhen und Abfüttern des Gespanns zu warten, sie nahmen daher von Magdeburg aus Extrapost-Pferde bis zur ersten Station, von wo sie mit frischem Gespann bis zum folgenden Umspannungsort weiter fuhren. So entstanden dieser Hauder-Extrapostcours und die Extrapost-Wechsel in Klüden, Quarnebeck und Jübar, welche noch vorhanden sind, um Reisende fortzubringen, die den geraden Weg von Magdeburg nach Hamburg nehmen wollen und eben keine schleunige Beförderung verlangen;

denn zwei Stationen liegen 5—6 Meilen, zwei andre über 3 Meilen von einander entfernt.

---

§. 23.

Hamburg-Leipziger Cours über Magdeburg.

Mit der Besitznahme des (säcularisirten) Erzbisthums und Herzogthums Magdeburg (1681) wurde zugleich eine reitende Post von Halle über Magdeburg bis Lenzen veranstaltet, wo sie sich an die durchgehende Berliner Post nach Hamburg anschloß. Bis zu jener Zeit hatte seit Jahrhunderten ein Stadt- oder Kaufmanns-Bote die Briefe und Pakete durch die Altmark, und über Magdeburg nach Leipzig zu Fuß und zu Roß, auch beim Anwachsen der Paketsendungen, zu Wagen besorgt.

Dieser Bote fuhr regelmäßig am Sonnabend Abend von Hamburg ab zu Wasser bis Hoop, von dort mit unterweges wechselndem Gespann und auf einem Bauerwagen, wenn Frachtstücke vorhanden waren, über Lüneburg, Salzwedel, Gardelegen, Magdeburg, Calbe und Landsberg (in Sachsen) nach Leipzig. Hier traf er Mittewoch Abends, auch wohl zuweilen Donnerstag früh ein, verweilte bis zum Sonnabend Abend und kehrte zurück nach Magdeburg, von wo er mit einem städtischen Fuhrmann die Reise bis Hamburg vollendete und hier, wie in Leipzig, Mittewoch Abends, auch Donnerstag früh, eintraf, wenn die Wege schlecht waren. In jenem Landsberg wurde verweilt, um dem von Halle eintreffenden Boten die mitgebrachten Briefe und Päckchen auszuhändigen und die aus Halle dagegen von ihm zu empfangen. Zu welcher Zeit der Bote seine Reise zuerst fahrend verrichtete, ist nirgend bemerkt.

Im J. 1653 entstand der fast siebenjährige Streit zwischen dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm und der Stadt Hamburg über

über den gehinderten, vormals freien Durchgang der uralten Stadt- und Kaufmanns-Botenpost von Hamburg durch Hinterpommern nach Danzig und Königsberg (§. 17. S. 207). Der Magistrat drohete, daß er die Kurbrandenburgische Postanstalt in Hamburg nicht ferner dulden würde, wenn seinem Danziger Boten das freie Durchgehen nicht gestattet werden sollte. Hierauf erklärte der Kurfürst am 30. November 1660, daß, wenn der Senat sich erdreisten möchte, seine Drohung zu erfüllen, sodann der durch die Altmark gehende Leipziger Bote und die Hamburg-Nürnberger Botenfuhre nicht durchgelassen, auch dem Magistrat das Ausüben des Städtischen Post-Regals genommen werden sollte. Der Senat schwieg ob der freundlichen Weisung.

Die Fehde war hiemit abgemacht, die Drohungen wurden nicht ausgeführt und die Brandenburgische Regierung gestattete ferner dem Hamburg-Leipziger Boten das freie Durchfahren; da jedoch der Mann die Warnungen und das Verbot unbeachtet ließ, in des Kurfürsten Gebiet Briefe und Pakete unterweges zu sammeln und abzugeben, ward er an der Gränze zurückgewiesen. Das Hamburger und Leipziger Postamt — als Theilhaber des Gewinns aus jenem Botengange — versuchten zwar das Beibehalten ihres gemeinsamen Erwerbes dadurch zu ertrotzen, daß sie die Postverbindung mit den Kurbrandenburgischen Postämtern aufhoben; aber die Kaufleute in Leipzig schickten ihre Briefe auf die Post in Halle zum Weitersenden mit der weit schnellern Brandenburgischen Post über Magdeburg und Lenzen nach Hamburg, ließen auch ihre Hamburger Briefe von Halle abholen. Der Bote verlor mithin seinen Erwerb, und seine Gänge und Fuhren hörten von selbst auf, als 1680 eine 2 Jahr dauernde Pest ausbrach und die davon heimgesuchten Städte gesperrt wurden.

Um Leipzig und Hamburg dennoch in einer Verbindung zu lassen, ward die Errichtung einer Kurbrandenburgischen fahrenden und reitenden Post von Lenzen (wo die Berlin-Hamburger damals durchgingen), über Magdeburg und Cöthen nach Leipzig in Vorschlag gebracht. Die Unterhandlungen über diese und andre

Postanlagen währten bis 1697, wo der Cours einer fahrenden Post zu Stande kam und zwar von Leipzig bis Cöthen für Kur-Sächsische Rechnung. Sie hatte den Zweck, die Correspondenz und Paket-Sendungen aus dem Norden nach Sachsen, Böhmen und Oesterreich, und gegenseits die aus diesen Staaten nach Hamburg, Lübeck, Holstein und den Nordischen Reichen schnell zu überbringen, weßhalb denn auch die Abgangs- und Ankunftszeit, der Absicht entsprechend, angeordnet wurde. Jeder Theil bezog das Porto hinwärts, folglich jedes Postamt den Betrag des Postgeldes für alle aus seinem Orte abgehenden Reisenden, Briefe und Pakete.

Im Jahr 1707 klagte man schon über die fast unmäßige Befrachtung der Postkutsche und das daraus folgende langsame Befördern, überdies scheuete man die Kosten für einen Beiwagen. Da aber die Reisenden sich weigerten, auf dem hoch und überall bepackten Postwagen obenauf zu sitzen, und den Weg durch das Lüneburgische wählten, bequemte man sich, eine besondre Post als Nebenwagen mitzusenden. Der Zufluß der Postgüter, theils aus Hamburg und Leipzig, theils aus den bedeutenden Zwischen-Oertern, stieg ungemein, denn schon im ersten Jahr der Beiwagenfahrt betrug die reine Einnahme 7007 Thaler preussischer Seits.

Obgleich Leipzig nach einigen Jahren dieser Post die mehresten Sendungen entzog, ganz dem Vertrage entgegen, um seine mit Braunschweig errichtete Communionpost, die Gelbe Kutsche (Kap. 6. §. 2.), zu befrachten: so hatte dies Verfahren nur im Anfange eine nachtheilige Folge. Denn die Hamburger lieferten der Preussischen Post — wegen der sichern, schleunigen und bequemern Beförderung — dennoch den größten Theil so reichlich, daß ihn der Haupt- und der Nebenwagen nicht mehr fassen konnten, und die Mehrfracht schon Abends zuvor, vor dem Thorschluß, auf einem zweiten Nebenwagen bis Magdeburg voraus geschickt werden mußte. Hier wurden sodann die weitergehenden Poststücke von der nachgekommenen Haupt- und der Nebenpost aufgenommen.

So verblieb es mit unbedeutenden Abänderungen bis zum Tilsiter Frieden 1807, der das Königreich Westphalen entstehen und alle Postanstalten durch die französischen Machthaber verändern ließ. Als jedoch Hamburg im Jahr 1814 von den gallischen Wegelagerern befreit, der Großherzoglich Bergsche Ober-Post-Director Gonse mit seinen Gehilfen aus Hamburg entfernt und das Königthum aufgelöset worden waren und Preussens Monarch die Elb-Provinzen wieder in Besitz genommen hatte, kam auch diese Hamburg-Leipziger Post den 1. Julius 1818 in den alten Gang.

---

§. 24.

Postkutschen in den beiden vorigen Jahrhunderten.

Schon vor 1683 — die Anfangszeit ist nicht auszumitteln — gingen zwei besondre Fuhrwerke, Postkutschen, große Postwagen, auch späterhin Landkutschen genannt, von Berlin nach Hamburg und Leipzig wöchentlich einmal hin und zurück. Sie wurden den eigentlichen fahrenden oder Geschwindposten gleich geachtet, nur bestand der sehr wesentliche Unterschied in ihrer Beförderungsart, daß die eigentlichen fahrenden Posten mit abwechselnden Pferden oder Stationsweise, folglich schneller fortgeschafft wurden — daher der Name: Geschwind-Post — die Titular-Post- oder Landkutschen aber bestimmte Nachtlager halten mußten und erst im Mittelpunkte des ganzen Weges — in Lenzen und Wittenberg — frische Vorspannpferde nehmen durften.

Außer diesen Postkutschen gingen mehrere regelmäßig von Berlin nach den vornehmsten Städten in Sachsen und Thüringen. Zufolge des Uebereinkommens zwischen Preussen und Sachsen wurden am 16. Mai 1712 diese Fuhrwerke zwischen Berlin, Baruth und Lübben aufgehoben und den Verbliebenen zwar das

Fortbringen der Personen untersagt, in der Folge aber ihnen das Mitnehmen armer Leute für ein geringes Trinkgeld bewilliget.

Jede Postkutsche wurde von einem verantwortlichen Aufseher, Schaffner benannt—jedesmal der Eigenthümer des Gespanns — begleitet, welcher seit 1698 den Post- und Accise-Gesetzen unterworfen war, und den Landeshoheiten, durch deren Gebiet er fuhr, den Eid der Treue und Befolgung der Vorschriften ablegen, auch 400 Thaler Sicherheit leisten mußte. Der Wagen wurde für Kurfürstliche Rechnung zum zweijährigen Gebrauche geliefert, er kostete 216 Thaler, war anfänglich mit Tuch und Wachslinnen bedeckt, seit 1757 mit einem ledernen Verdeck. Zur Ausbesserung erhielt der Schaffner 60, nach 1749 aber 100 Thaler für beide Jahre der Dauer, 100 Thaler jährliches Gehalt, und einen Postmantel, ein Posthorn und Brustschild für den Fuhrknecht.

Jeder Schaffner mußte an den bestimmten Tagen und Stunden abgehen und ankommen, vor der Abfahrt sich im Postamte melden, die ihm zugezählten Poststücke — Geldpakete und Handpäckchen in einem versiegelten Felleisen — in Empfang nehmen und den Werth eines jeden verlornen Stücks ersetzen, unterweges Briefe und Pakete bestellen und annehmen und das Porto dafür berechnen. Das Porto und Personengeld nahmen die Postämter in Empfang, und zwar letzteres mit 2 Thlr. 18 Gr. für die ganze Reise, der Schaffner erhielt 6 Gr. Antheil für jede Person.

In spätern Zeiten wurden mit den Fuhrherren förmliche Contracte errichtet, nach welchen der Unternehmer 8 Personen und 1400 Pfund Fracht mit 8 Pferden fortbringen mußte und dafür, außer dem ihm frei gelieferten Wagen, 14 bis 1600 Thaler Gehalt erhielt.

Seit 1772 hörten diese Postkutschen nach und nach auf, weil das General-Postamt in Berlin die Concessionen aus dem zweifachen Grunde nicht verlängern wollte, daß nämlich diese Postwagen das bürgerliche Gewerbe andrer Fuhrleute beschränkten, indem sie ausschließlich zum Fortbringen der Reisenden und Pa-

kete, gleich den Posten, dienten, und zweitens, daß gerade diese Befugniß auch mit einem wesentlichen Nachtheil für die Postanstalt verbunden war, weil mit jenen Fuhrwerken auch postmäßige Pakete (unter 50 Pfund) befördert wurden, wozu doch eigentlich die Posten vorhanden sind. (Darstell. des Preuss. Postwesens von Matthias, B. I. S. 327, Note *).

---

§. 25.

Neuer Cours von Stettin durch die Prignitz nach Hamburg.

Nach dem Tode des letzten Herzogs Gustav Adolph zu Mecklenburg-Güstrow (1695) schlichtete der Reichs-Hofrath in Wien den zweijährigen Erbfolgestreit der Herzoge von Schwerin und Strelitz unterm 17. Januar 1697 dadurch, daß er dem Erstern den Besitz von Güstrow, dem Strelitzer aber das Fürstenthum Ratzeburg, die Herrschaft Stargard und die Commenden (Ordenspfründen oder Güter) Mirow und Nemerow zuerkannte.

Herzog Adolph Friedrich II. in Strelitz, erzürnt über diese ungleiche Theilung, bemühete sich in Hamburg persönlich die Herzoge von Holstein und Lüneburg zur Unterstützung seiner Ansprüche zu bewegen. Um auf seinen Reisen das Schweriner und Güstrower Gebiet zu vermeiden, wählte er den Weg durch die Prignitz bis Perleberg, ließ hier Gespann und Wagen bis zu seiner Rückkunft verweilen, und setzte seine Reise auf der Berliner Hofpost bis Hamburg fort. Die Rückkehr geschah auf dieselbe Weise.

Sein Briefwechsel nach und von Hamburg wurde aus der Residenzstadt Strelitz wöchentlich durch 6, zuweilen 8 Reiter, unter dem Namen Einspänner, nachher durch bedungene Bauern, zuletzt durch einen Strelitzer Bürger — in einem rothen Livreerock gekleidet und diesen mit dem Herzoglichen Wappenschilde ge-

ziert — zu Pferde über Wittstock und Pritzwalk nach Perleberg gebracht, von wo die Herzoglichen Briefe mit der durchreitenden Berliner Post nach Hamburg weiter gingen. Das Briefpaket aus Hamburg nahm der Wartende in Perleberg in Empfang und brachte dasselbe nach Strelitz, das Porto zwischen Perleberg und Hamburg wurde pünktlich bezahlt.

Der Fürst ließ auch Seefische und andre Eßwaaren aus Hamburg kommen und zwar auf dem geraden Wege über Güstrow. Die Posten im Schwerinschen waren damals noch nicht wohlgeordnet, das Porto unverhältnißmäßig theuer und manches Paket ging auf dem Wege nach Strelitz verloren. Dies Unwesen bewog den Herzog, unterm 16. März 1706, Preussens König, Friedrich I. um die Vergünstigung zu bitten, einen Küchenwagen von Mirow bis Techow (damals eine Preussische Poststation dicht vor Wittstock), und von hier mit frischem Bauervorspann bis Perleberg hin und zurück senden zu dürfen. Es ward zugestanden. Die Fahrt begann den 1. Julius mit drei betagten Rossen, diese von einem jungen Landmann regiert, der in einem rothen Leibrock, jedoch ohne Schild und sonstige Verzierung, seinen Beruf erfüllte.

Aus dieser einmaligen Fahrt in jeder Woche entstand jedoch Ende Julius 1707 — ohne Anfrage beim Preussischen Hofe — eine förmliche fahrende Post zweimal wöchentlich, welche zugleich Reisende, sub titulo: Hofbediente, für ein Billiges von Mirow bis Perleberg hin und her beförderte. Man wunderte sich zwar Anfangs über das Reisen so vieler Herzoglichen Bedienten, die nicht wieder zurückkamen; als man aber diesen Mißbrauch der Güte Preussens und die Verletzung des Königlichen Postregals entdeckte, wurde die Fortdauer jener Art des Herzoglichen Postwesens im diesseitigen Gebiet untersagt, und nur eine solide Durchfahrt, in gleicher Art wie früher einmal wöchentlich, erlaubt.

Auf Befehl des neuen Herzogs Adolph Friedrich III. (seit 1708) erschienen plötzlich Ende März 1712 eine Herzoglich

fahrende und eine reitende Post, jedoch wöchentlich einmal, durch Schulzenknechte aus Mirow in herzoglicher Postkleidung und mit dem Posthorn, fortgebracht. Ein solcher neuer Vorschritt auf einem fremden Gebiete erforderte eine stärkere Rüge und Vorbeugung. Der Post-Chef, Staatsminister von Kameke, ließ auf diesem von Strelitz vorgezeichneten Wege eine Preussische fahrende Post von Perleberg bis Strelitz errichten, in der Folge bis Templin verlängern und sich hier an den Cours von Berlin nach Stettin, in Perleberg aber an den von Berlin nach Hamburg anschließen. Jene Strelitzer Hofpost hatte folglich von selbst ein Ende, und durch die beiden Post-Anschlüsse wurden und werden noch jetzt Stettin und Hamburg auf einem zweiten Wege — der erste über Anklam und Rostock — verbunden.

---

§. 26.

Preussens erneuertes Postwesen in Hamburg.

Von der Heeresmacht und den Civil-Gewalten des nun entschlafenen Welt-Eroberers Napoleon war Norddeutschland am meisten gedrückt und geplündert worden. Ob zwar nach dem Befreiungs-Siege am 18. Junius 1815 bei belle Alliance und Waterloo, und nach dem Friedensschlusse in Paris, der freie Handel wieder hergestellt wurde, eine Menge Waaren aus nahen und fernen Gegenden die Speicher und Packräume der Seestädte, besonders Hamburgs, füllten, viele Kaufleute aus England sich häuslich hier niederließen und die Ausgewanderten sich einfanden: so hatte doch in den ersten Jahren der Mangel des Geldes und Waaren-Absatzes, auch der in den Zeiten der Franzosen-Herrschaft von den Handlungshäusern eingestellten Verbindungen, einen großen höchst nachtheiligen Einfluß auf die Einnahmen der dortigen Postämter.

Der Wechselcours, insonderheit nach England, wandte zwar vielen Speculanten einen beträchtlichen Gewinn zu, bis der Cours mehrere Festigkeit erhielt; aber das Assekuranz- und Versendungs-Geschäft blieben unwichtig wegen des geringen Verkehrs und der noch wenigen Vereine, denn das Zutrauen war verschwunden, und deßhalb mußten die Verbindungen mit großer Vorsicht angeknüpft werden. Die vom berüchtigten Marschall Davoust verübte Wegnahme der Bank in Hamburg (davon das Mehreste für Davousts eigene, der Rest für Frankreichs Rechnung) wirkte drückend auf den Kaufmann, wenn gleich die dort wohnenden Engländer sehr beträchtliche Beiträge zur Wieder-Errichtung der Bank ablieferten und jeder Kaufmann, der eine Summe abschreiben ließ, zuvor baare Contanten oder Silberbarren niederlegen mußte.

Dennoch ist es merkwürdig und beachtenswerth, daß die Post-Einnahme bei der dortigen Preussischen Postanstalt vor allen ihren Amtsgenossinnen daselbst sich am ersten, am ergiebigsten und wachsend zeigte.

Jener gefürchtete Davoust, Napoleons Getreuester und darum Gouverneur der drei ergiebigen Seestädte, hatte, nach dem Sturz des Kaiserreichs, auf Befehl des Prinz-Regenten, Grafen von Artois, das schrecklich geführte Gouvernement in Hamburg am 11. Mai 1814 an den Divisions-General Gérard übergeben müssen, und als auch dieser nach einigen Tagen mit der Besatzung die Stadt verließ, übernahm der Magistrat vorläufig am 26. die Verwaltung nach alter Form und Sitte. Am 28. traf schon der Preussische Ober-Post-Commissarius Frederking aus Lenzen in Hamburg ein, um im Stillen mit dem zwei Tage früher vorausgegangenen Postbeamten Kennler Vorbereitungen zu treffen.

Am Pfingstdienstage den 31. Mai Mittags, gleich nach dem feierlichen Einzuge des russischen Generals en Chef, Grafen Bennigsen, mit dem Armee-Corps, ward das Preussische Post-Comtoir geöffnet, also die Erste aller dortigen Post-Anstalten,

welche wieder hergestellt worden war, und zum Erstaunen aller Einwohner, schon an demselben Tage die erste reitende Post mit Briefen nach allen Weltgegenden hin abfertigte. Mitternachts 12 Uhr kamen durch den Raths- und Bürger-Beschluß vom 27. Hamburgs eigene Gesetze und rechtliche Gewohnheiten wieder in Kraft und am folgenden Morgen, den 1. Junius das Stadt-Postamt im alten Posthause in neue Thätigkeit. Die übrigen auswärtigen Postämter verkündeten ihr Daseyn später und nach und nach.

C. Preussische Postgeschichte bis 1821.

---

§. 27.

Schluß des vorigen und Anfang des jetzigen Jahrhunderts. Verbesserungen.

Mit dem Schlusse des vorigen und dem Anfange des jetzigen Jahrhunderts trat eine fast gänzliche Umformung des Preussischen Postwesens in der Verbesserung seiner Haupt-Bestandtheile ein. Sie betraf insonderheit einige der wesentlichen Gegenstände, welche längst der Vorwurf des Bedürfnisses, der laute Wunsch der Reisenden und Posthalter gewesen waren.

Der erste Punkt enthielt die Bestimmung der Stations-Entfernungen, oder die **Meilenzahl** auf den großen Poststraßen, damit der Reisende wußte, wie viel er zu zahlen hatte, und der Posthalter, wie viel ihm gebührte. Beide bis dahin stets streitige Sätze wurden nun durch die geometrische Vermessung der Hauptwege geschlichtet und dadurch jedem Theil die Gränze der Gebühren und des Forderns bestimmt. Es wurden in den Jahren 1800 und 1801 überhaupt 2279½ Meile-Weges vermessen

und dadurch die längsten Postenlinieen von der russischen Gränze über Berlin bis Wesel zu 193¼ M. — von Berlin bis Paderborn zu 55¼ M. — von Anklam über Berlin bis an die Oesterreichische Gränze zu 103¼ M. — von Berlin bis Warschau zu 78½ M. — von Danzig bis Warschau zu 54¼ M. — von Königsberg bis Warschau zu 49 — und von Königsberg über Stettin bis Hamburg zu 127½ M. bestimmt. Die Vermessungen hatten keinen Einfluß auf das Briefporto, sie setzten nur das richtige Verhältniß der Zahlungen und der Unterhaltungskosten fest, und hoben durch die Bestimmung der Orts-Entfernungen die Klagen der Reisenden, Versender und Posthalter auf. Ueberdies wurden die Entfernungs-Punkte auf den Stationen durch Meilenpfeiler bezeichnet.

Ein zweiter, fast der wichtigste Gegenstand, betraf die **Verbesserung des Postfuhrwesens**, weil ohne sie aller Aufwand der Postanstalten und die strengsten Maßregeln der Postverwaltung fruchtlos bleiben. Die größte Schwierigkeit liegt theils in der Sache selbst, theils in den Umständen, die sich vom Postchef allein nicht ändern lassen, z. B. Kornpreise, sandige und schlechte Wege, und der daraus entstehende Aufenthalt u. a. m. Der gesunkene Zustand des Postfuhrwesens war durch vielfache, wenig gerügte, selten angezeigte Mißbräuche, auch durch die Behörden herbeigeführt worden, welche gerade mit ihrer Theilnahme zur Aufrechthaltung des Postfuhrwesens beitragen sollten. Zu den verheimlichten großen Uebeln gehörten die Afterverpachtungen der Posthaltereien und der einzelnen Postfahrten, bei welchen jeder Theil gewinnen wollte, was entweder nur durch Verminderung des Viehfutters oder durch den möglichst niedrigsten Lohn der Postknechte und durch Betrug z. B. Mitnahme uneingeschriebener Reisenden und Pakete, erlangt werden konnte. Diese Handlungen hatten nicht nur einen höchst gewichtigen Einfluß auf die Post-Einkünfte, sondern führten auch zur Immoralität und Schlechtigkeit, indem dadurch Meineid und Betrug verübt, und selbst der Vorgesetzte oft gezwungen wurde, den Unterschleifen nachzu-

sehen, weil in beiden ja das Bestehen der Afterpachtung lag, aus welcher er mit Nutzen zog. Alles ging dabei zu Grunde.

Jeder entdeckte Privatvertrag ward nunmehr streng und scharf bestraft (für jeden Groschen Pachtgeld ein Thaler Strafe) — jedes Fuhr- und Rittgehalt den Kornpreisen des Orts angemessen und mit einigem Gewinn für den Unternehmer festgestellt, — baare Unterstützungen wurden sogleich bewilliget, wo sie Noth thaten, aber auch auf deren bezweckte Anwendung gehalten, — und zugleich Sittlichkeit und strenge Dienstführung der Unter-Beamten, besonders der damals in ganz Deutschland noch rohen Menschenklasse, der Postillone, eingeführt und eingeschärft, auch jede Verletzung des anständigen und des höflichen Betragens ohne Nachsicht oft militärisch gerügt.

Ein dritter Gegenstand — die Klage der Postfahrer und Reisenden über die Schwere, Unbehülflichkeit und das Unbequeme der Postwagen — forderte eine Abhilfe. Der Postchef (damals der erste Staats- und Cabinets-Minister, Graf v. d. Schulenburg-Kehnert) forderte inländische und auswärtige sachkundige und geschickte Männer auf, Modelle und Probewagen einzusenden, keine Kosten wurden gescheuet, selbst mißglückte Versuche blieben nicht unbeachtet. Die Schwierigkeit lag in der Befriedigung der Forderung und des Bedürfnisses, daß jeder Wagen für die Reisenden bequem und dennoch zum Fortbringen vieler Postgüter eingerichtet sey.

Aber jeder Probewagen, z. B. die damals so gerühmten Velocifères (Geschwindwagen) des Grafen Chabannes, aus Paris verschrieben und nach Berlin geliefert, entsprach entweder nur dem einen, oder dem andern Theil des Verlangten. Das Zerbrechen der Räder, der Achsen, sogar des Wagenkastens, auf einer nur kurzen Strecke, oft bald nach der ersten Abfahrt, und die unaufhörlichen Schäden unterweges, bewiesen die Untauglichkeit der Probestücke. Man mußte sich daher nur auf einige Verbesserungen und etwas leichte Bauart der alterthümlichen Post-Archen beschränken, die, beim Mangel der Chausseen in jener

Zeit, den Stößen auf den heillosen Stein- und Knüppeldämmen hartnäckig widerstanden, und so blieben die beste Absicht und die Hoffnung einer möglichen Verbesserung unerfüllt.

Der vierte Punkt war auf das Extrapost-Wesen gerichtet. Die deshalb erlassene Verordnung vom 22. October 1800 umfaßte alle Gegenstände, worüber etwa Streit entstehen konnte. Sie sagt, was der Reisende fordern darf und inwiefern das Begehren oder die Weigerung der Postfahrer gegründet sind, bestimmt mithin die Befugnisse und Obliegenheiten Jener und die Pflichten der Letztern.

Der fünfte Gegenstand war die Wiederherstellung der Post-Inspectorate. Die Ernannten waren und deren Nachfolger sind noch bestimmt, die Post-Anstalten ihres Bezirks unter steter Aufsicht zu haben, auf das Befolgen der Verordnungen in allen Zweigen des Postdienstes zu halten, auf ihren fast täglichen Bereisungen die Abweichenden im Dienst- und Rechnungswesen zu belehren, den Zustand der Kassen und die Führung der Postbücher oft zu untersuchen, die geflissentlichen Entgegenhandlungen der Postbeamten und des Publikums anzuzeigen, neue Postanlagen und nützliche Veränderungen in Vorschlag zu bringen, die Entwürfe und Pläne an Ort und Stelle zu prüfen, den Befund und ihr Gutachten der Ober-Postbehörde anzuzeigen und den von Letzterer genehmigten Vorschlag auszuführen. Diese Männer sind es, welche die Stelle der Ober-Behörde vertreten und für alles verantwortlich bleiben.

Der sechste Punkt entschied die Portosätze. Die von der Post-Commission im Jahr 1766 entworfenen, vom Könige Friedrich II. bestätigten Posttaxen waren nicht mehr anwendbar, theils, weil durch die Vermessung der Haupt- und der bedeutendsten Seiten-Course eine große Verschiedenheit der Meilenzahl gegen die vormals nach willkührlicher Annahme als weit geringer bestimmte Entlegenheit der Oerter eintrat, theils weil Gerechtigkeit und strenge Billigkeit forderten, daß den Postanstalten auch das zukomme, was ihnen gebührt.

Man darf zugleich nicht außer Acht lassen, daß die seit 30 Jahren beinahe auf das Doppelte gestiegenen Preise der Bedürfnisse und Betriebskosten eine Ausgleichung mit der Einnahme nöthig machten, in den bisherigen Sätzen aber die Postanstalten stets der verlierende Theil gewesen waren. Denn sie erhielten für das Befördern weniger, als ihnen von jeher nach den wirklichen Orts-Entfernungen gebührt haben würde. Kein Kaufmann und kein Handwerker z. B. wird die Waare oder sein Machwerk für den vor 30 Jahren üblichen Preis ablassen, da Materialien und Arbeitslohn drei-, vier-, wohl fünfmal theurer geworden sind, dasselbe gilt für die Bedürfnisse beim Postwesen, an Wagen, Pferden, Futter, Unterbeamten ꝛc. ꝛc. Ueberdies blieb der Maaßstab aller Portosätze unverändert.

Dies waren damals die vorzüglichsten Einrichtungen, welche ihren wohlthätigen Einfluß auch jetzt noch äußern.

---

§. 28.

Besitznahme der Entschädigungs-Provinzen.

Als der Sieg des Consuls Bonaparte bei Marengo (14. Junius 1800) und die vom Feldherrn Moreau gewonnene Schlacht bei Hohenlinden (3. December) der französischen Republik von neuem das Uebergewicht gegen Oesterreich und Rußland errungen hatten, erzwang das Directorium in Paris durch den Friedensschluß zu Luneville vom 9. Februar und 10. März 1801 von Deutschlands Kaiser und dem Reiche die Abtretung aller deutschen Länder auf der linken Rheinseite. Um diese Aneignung den Betheiligten weniger fühlbar zu machen, that jenes Directorium fast gebietend den Vorschlag, die Bisthümer und kleinen geistlichen Besitzungen in Deutschland in weltliche Herrschaften zu verwandeln und diese zu Entschädigungs-Provinzen derjenigen

Landesherren zu bestimmen, welchen jene abgetretenen Gebiete gehört hatten.

Preussens Monarch erhielt daher für das der Republik Frankreich überlassene Cleve, Mörs und Geldern — jenem Friedensvertrage und dem Reichs-Deputations-Hauptschlusse vom 25. Februar 1803, §. 3 zufolge — die Hauptheile des vormaligen Bisthums, nun Fürstenthums Münster, ganz Paderborn, Hildesheim mit Goslar und in Thüringen das Erfurter Gebiet, das Eichsfeld und die Reichsstädte Mühlhausen und Nordhausen, jene als weltliches, sämmtlich als erbliches Eigenthum. Schon im Jahre vorher, 1802 waren durch die Königlichen Bekanntmachungen vom 6. Junius, jene Besitzungen den übrigen Provinzen zugesellt worden.

Jetzt also gehörte alles das zum wohlerworbenen Eigenthum auch im Postwesen, was vorher nur durch eine stets aufzuhebende Begünstigung, oder durch ein schwankendes Vergönnen der ausgeschiedenen geistlichen Landes-Inhaber benutzt worden war, z. B. der freie Durchgang der Posten, der Besitz eigener Stationen und Postverwaltungen u. m.

Diese neuen Erwerbungen waren für das Preussische Postwesen von hoher Wichtigkeit, denn durch das Hildesheimsche ging nun die nirgend unterbrochene große Poststraße von Rußlands Gränze bis an den Rhein, durch Paderborn und Münster der Cours von Leipzig über Kassel nach Holland und durch beide Ländertheile leiteten die Postwege von Bremen, Hamburg und ganz Lüneburg nach Frankfurt und ins Reich, und über Schwelm ins Bergsche und nach Cöln etc. etc.

Zu diesen Anstalten gehörten, theils errichtet, theils nach Preussischen Grundsätzen umgeschaffen, 4 Ober- und 9 andre Postämter, 41 Postverwaltungen, 38 Stationen, 11 Hauptcourse, 19 fahrende, 15 reitende und 22 Fußboten-Posten. Preussen war nun in den Rang der Haupt-Poststaaten Europa's getreten.

§. 29.

Preussens unglückliches Geschick. Rettung durch die Kraft des Volks.

Ende Mai's 1803 erklärte sich Napoleon zum lebenslänglichen ersten Consul und zum Beherrscher Frankreichs. Er liess auf Englands frühere Kriegs-Erklärung vom 18. desselben Monats, plötzlich durch den Marschall Mortier Englands Geschwisterreich, das Kurfürstenthum Hannover, besetzen. Mit diesem Vorschritt legte Napoleon den Grund zu dem Verderben, das 2 Jahr nachher Oesterreichs schmäliger Friedensschluß zu Preßburg (v. 26. Dec. 1805) verstärkte, von 1806 an Deutschland in seinen Grundfesten erschütterte, den veralteten morschen Reichsverband und die in ihren Quellen und Ursachen gebrechliche Deutsche Reichsverfassung auflöste. Auch das mächtige Oesterreich wollte er demüthigen und beim Gelingen wohl gar ganz Deutschland sich unterwerfen, wenn er zuvor sich einer Macht versichert hatte, die, vereint mit seinem Feinde, Frankreichs Heere vernichten, ihn selbst vielleicht auf Zeiten unthätig machen konnte.

Diese gefürchtete Macht war Preussen. Sie mußte also durch ein verblendendes Bündniß getäuscht und abgezogen, durch die feierlichste Zusage eines feststehenden Friedens gewonnen und ihr zur Beglaubigung der versicherten Treue ein dem Napoleon vor jetzt entbehrliches Unterpfand — Hannover — übereignet werden. Das darin stehende Armee-Corps konnte der Consul besser gegen Oesterreich benutzen, und mit jenem seine Heere verstärken.

Frankreichs nunmehriger Kaiser Napoleon (seit dem 18. Mai 1804) auch hier, wie immer, vom Glück begünstiget, gewann durch jene Arglist des Königs Zutrauen und Glauben, und erreichte seinen Zweck. Er überlieferte Preussens Monarchen jenes Hannover mit der bündigsten Gewährleistung in dem Wiener-Tractat vom 9. December 1805 und empfing dagegen die Preussischen Provinzen Anspach, Bayreuth, Cleve auf der rech-

ten Rheinseite, und Neufchatel, um mit solchen theils einen deutschen Fürsten zu erzwungenem Beistand und fernerer Hilfe an sich zu fesseln, theils seinen Haupt-Feldherrn, den Reichsmarschall Berthier, mit dem Fürstentitel und dem kleinen Ländchen Neufchatel zu belohnen.

Aber in derselben Zeit, als Napoleon dem Könige den Besitz Hannovers feierlich zuerkannte, dasselbe übergeben ließ und als des Königs unbestreitbares Eigenthum verbürgte, in derselben Zeit unterhandelte er zugleich im Geheim mit England über die Zurückgabe jenes Kurfürstenthums und versprach bündigst die Ueberlieferung.

So durch ein Trugbündniß festgehalten, durch lockende Vorspiegelungen und Betheuerung gewonnen, durch den Ländertausch gesichert, durfte der König nicht als Beistand und Vermittler des zum Krieg gereizten Oesterreichs auftreten, das nach kurzen blutigen Kämpfen, von Napoleons Heeresmacht und dem Verlust der Kaiserstadt hart bedrängt, am 26. December 1805 zu Preßburg einen dem ganzen Oesterreich höchst nachtheiligen Frieden einging. Denn die zerstückelten Staaten Deutschlands gewährten einander keinen Schutz. Ordnung und Einklang in den Absichten, gemeinsames Handeln und gegenseitige Bündnißtreue bestanden nirgend, jeder Beistand mußte mithin ohnmächtig in seiner Wirkung bleiben. Wohlthuend ward dieser Friede nur den Gehilfen Napoleons. Dieser stiftete die Königreiche Baiern und Würtemberg und verlieh dem Großherzog von Baden die Souverainität, aber erschütterte zugleich die Grundfesten des über tausend Jahr alten deutschen Reichs.

Nicht lange währte Preussens Wohlstand und ruhiger Besitz Hannovers, denn als dasselbe am 1. April 1806 zu einer Preussischen Provinz erklärt worden war und die Umänderung der Landesbehörden und mit diesen auch der Postanstalten vorgenommen werden sollte, enthüllte Napoleon seinen Trug.

Vor Deutschlands Kaiser nun völlig gesichert, mußten auch Preussens Macht und Kräfte geschwächt, wo möglich, das ganze

Reich

Reich vernichtet werden. Jenem Preßburger Frieden zufolge, sollten die Französischen Heere sogleich Deutschland verlassen, aber dieser Zusage entgegen, verstärkte Napoleon seine in Deutschland fortwährend gebliebene Armee-Corps und ließ in Paris durch die ministerielle Zeitung: der Publiciste, den 16. September 1806 mit den entehrendsten Verläumdungen und Lügen, die Rechtmäßigkeit eines Krieges gegen Preussen erklären, indem an demselben Tage und nachher die Kaiserlichen Kabinets-Minister in Paris dem dortigen Preussischen Gesandten und dem Kabinets-Ministerium in Berlin die Betheuerungen einer unverbrüchlichen Fortdauer des Friedens und der Verträge mit Preussen aussprachen, die Zeitungs-Artikel für gehaltlos ausgaben und — auf erneuerte gewichtige Anfragen des Gesandten schwiegen. Die Französischen Heere waren schon im Marsch gegen Preussens Staaten.

Der König, nun überzeugt von den Absichten, verlangte den Rückmarsch der Französischen Armeen, das ungestörte Bestehen des sich bildenden Nordischen Bundes als Gegengewicht des Rheinbundes (s. Deutschland), und eine Unterhandlung, um alle streitigen Gegenstände auszugleichen. Der Termin verstrich, keine Erklärung erfolgte, die französischen Corps rückten weiter vor.

Preussen, gezwungen durch das Nicht-Erfüllen und Brechen der feierlichsten Zusagen Napoleons, durch die verhöhnende Heuchelei in allen Freundschafts-Versicherungen und durch die frivolsten Vorwände des Französischen Ministeriums belogen und hintergangen, verlassen und allein stehend, begann, laut Krieges-Manifests vom 9. October 1806, den Kampf gegen den wort- und bundbrüchigen Kaiser der Franzosen. Aber fünf Tage nachher, am 14. October, in der Schlacht bei Jena und Auerstädt, mußte Preussens Monarch der ränkevollen, treulosen Politik, dem Verrath, der Uebermacht des Siegers, der mit diesem verbündeten deutschen Fürsten und dem Verhängniß weichen. Alle Länder jenseit der Elbe gingen sogleich verloren, die wehrlose Mark, der Friede, der Wohlstand und das Glück der Unterwor-

senen waren nun dem Welt-Eroberer Preis gegeben, Preussens Macht erschüttert und geschwächt, mit ihr stürzte der wankende Deutsche Staat völlig zusammen.

Die aus Frankreich einströmenden Machthaber, Grands-Receveurs und Tondeurs, Commissaires ordonnateurs en Chef und Grands Sappeurs, die General-Payeurs und Intendanten mit einem Heer von Inspecteurs und Attachés, allerlei Glaubens und Nationen, auch was sonst darbend und erwerblos das stets vergötterte, geliebte Vaterland freudig verließ, kein Deutsch verstand und lernen mochte, nur sich begütern wollte und tägliche köstliche Nahrung begehrte a) — diese Würdigen veränderten in ihrer Sprache, nach ihrer Weise und ganz im Sinn und Willen ihres Gewaltigen, alle vorgefundenen Einrichtungen, mithin auch manche Post-Anstalten. Sie erleichterten nach Kräften in allen undeutschen Formen das Land durch freiwillige Zwangs-Anleihen und Contributionen, freie Feste zum Preise des Grand Capitaine du monde b), durch viele von der Polizei sehr dringend empfohlne Erleuchtungen wegen erlogener Siege,

---

a) Sogar Kaufleute aus Marseille, Lyon, Bordeaux ꝛc. ꝛc., deren Handel und Haushaltung, Kraft der Continental-Sperre, sehr bedenklich kränkelten und auf elendem Fußwerk standen — diese Mißgestimmten verschmäheten nicht, als Directeurs und Employés in den unzähligen Bureaux und allen Orten zu figuriren, wo Glieder ihrer großen Nation wie im Eigenthum walteten. Sie ließen sich mit Preußischem Metallgelde — anderes coursirte nicht — besolden, nahmen gewaltsam mit 3 auch 4 Gerichten und ausreichenden Weinsorten vorlieb, machten viel Gaukelspiel und Rühmens vom Reichthum ihres Hauses, und sandten, bei freier Kost und Wohnung in unserm Lande, das wohlerworbene Baare nebst einigen geschenkt erhaltenen Cadeaux, zum längst ersehnten Unterhalt der Ihrigen heim.

b) So benannte Marschall Davoust seinen Kaiser, beim Einzuge in Berlin am Cottbuser Thore.

und durch Lieferungen mannichfacher Bedürfnisse für die Armee, und für die Tafel- und **stillen Freuden** der Glücklichen, alles auf der Städte Kösten. Besonders sorgten sie mit unermüdlichem Spähergeist und einer wundersamen Forschungsgabe, daß nirgend ausstehende Reste, und in den Kassen nie baare Bestände blieben. Alles floß zu den Total-Einkünften des Zwingherrn und seiner Anhänger, die zugleich per fas et nefas Theilnehmer waren c).

Nur kümmerlich erhielt sich das Postwesen in den Marken und übrigen Provinzen, trotz des Schwalls der Bordereaux und Resumées und der milden Anfeuerungen der Post-Obern, namentlich des General-Intendanten Grafen **Daru**, der nur von Millionen sprach und dem nur von Milliarden träumte. Ihre weise Vorsicht, erst nach zwei- bis dreimonatlichem Controlliren und Subtrahiren die spärlichen Fuhr- und Beipferdegelder für den längst verflossenen Monat in Scheidemünze anzuweisen, bewirkte eben so wenig eine Vermehrung der Post-Einkünfte, als daß die Postgelder nur in Courant und in Gold bezahlt und auch die letzten Groschen wöchentlich an die französische Hauptkasse abgeliefert werden mußten.

Dennoch waltete das in Berlin zurückgebliebene Collegium der Geheimen Posträthe nach alter Weise fort, unter der Aufsicht, dem Hohn und Trotz und Druck seiner gallischen übermüthigen Oberhäupter, (**Barb-ère**, **Campan**, **Hilpert** und Genossen). Es verhüthete die Portovertheurung und sorgte mit Umsicht und Kunde der Verhältnisse für die Posthalter und das

---

c) Ueberhaupt lernte man schon in den ersten Tagen erkennen, daß die Absicht des Weltbezwingers und seiner Militär- und Civil-Gehilfen eigentlich auf die Preussischen **Gold- und Silbermünzen** gerichtet war, um solche theils für des Kaisers, theils für eigene Rechnung in Paris umprägen zu lassen. Sonst wurde — außer dem Fordern, Nehmen, Einquartieren, freien Beköstigen, Spioniren und Verhaften — es nicht so streng genommen. Alles die Folgen der Bekehrungs-Methode des einzigen Mannes, der Europa sein Eigenthum nennen wollte, und dennoch die Riesensäule auf Boulogne's Höhen nicht vollenden lassen konnte.

Gemeinwohl des Postwesens. Die wackern Männer gingen nicht auf den Lieblingsplan der großen Nation ein, Gold und Courant immerfort herbeizuschaffen, und dabei nicht auf die Art des Nehmens und Erwerbes zu sehen. Eben darum war auch kein andrer Verlust in der Einnahme zu befürchten, als der, den die Continentalsperre und die Verminderung des Briefwechsels mit den nun getrennten Länderth eilen von selbst mit sich führten.

Preussens Rettung.

Als nach schmachvoll durchlebten sieben Jahren Moskau's Brand und die blutigen Ermahnungen auf Rußlands Schneefeldern den frechen Trotz, den Wahn und schonungslosen Uebermuth des Gründers einer Weltmonarchie fast bis zur Vernichtung gedämpft, er sein zagendes zerstreutes Heer um Mitternacht vor dem 27. November 1822 in der unglücklichen Schlacht an der Beresina, heimlich verlassen und in Polnischer Judentracht verkleidet, unter der Obhut seines getreuen Ober-Stallmeisters Caulincourt, sich nach Paris geflüchtet hatte, — da schlug für Preussen die **Stunde der Erlösung**.

Sie schallte laut und gewaltig durch alle Staaten Preussens am 3. Februar 1813 in des Monarchen Aufruf:

An mein Volk! und in dem dreieinigen Gedanken:
Mit **Gott** für **König** und **Vaterland!**

Sie war gekommen die Zeit der Kraft, zu vergelten den Eid- und Wortbruch, die Verhöhnung und das Elend. Sie zeigte sich in der nun lauten innigsten Verehrung des hochherzigen Monarchen, in der unwandelbaren Liebe aller Redlichen und Treuen zu ihrem so hart geprüften, so grausam tief gekränkten edlen Könige, wie sie in keinem Lande jemals erwachte, und sich wie Gottes Stimme, in dem Herbeieilen der muthvollen begeisterten Schlagfertigen und freiwilligen Kämpfer verkündigte. Der

Rächer erschien in der verworrenen Flucht aller bereichert und übersatt gewordenen Bedrücker und Gehilfen, die sämmtlich in der peinigenden angstvollen Bedrängniß ihre Resumés, Registres und — National-Ehre im Stiche ließen. Mit den Entflohenen verschwanden alle ihre löblichen Einrichtungen und Verwaltungszweige, die Herrschaft der Fremdlinge hatte geendet.

Die letzte Schlacht bei la belle Alliance und Waterloo am 18. Junius 1815 — aus welcher der Meineidige, von Rußland und allen deutschen Fürsten Geächtete, noch im Getümmel durch eine vierte Flucht entwich d) — entschied auf immer. Sie zertrümmerte die Macht Napoleons und seine Regentschaft über die von ihm gebildeten Königreiche Spanien, Italien, Neapel und Westphalen, mit den Rheinbundfürsten allesammt ihm unterthänig.

Die Freiheit Deutschlands war erkämpft, und in dem Frieden zu Paris am 20. November erhielt das uralte Reich zum Theil die Länder zurück, welche 1790 demselben zugehörten. Die Fürsten kehrten heim in ihre angestammten Reiche, mit ihnen zwar auch das Postwesen voriger Zeit, jedoch ward dies nachher vielfach abgeändert, zufolge der anders gestalteten Staaten-Verhältnisse und des Aufhörens der vormaligen Reichsverwaltung.

---

d) Fünfmal rettete der Universal-Monarch sein dem verheißenen ewigen Frieden und seiner persönlichen Erhaltung geweihetes Leben.

Das erste Mal segelte er am 23. August 1799 — in der Stille — unter der sichern englischen Flagge aus Aegypten nach Frejus, (auf der Küste der Provence, wo er am 15. October landete,) und dem General Kleber in Aegypten überließ, den zurückgelassenen trübseligen Ueberrest der unüberwindlichen großen Armee des Orients aus der Patsche zu ziehen. Ein Glück, daß unterweges ihm kein englisches Kriegsschiff begegnete.

Als Nummer Zwei entfernte sich der Furchtbare Ende Januars 1809 flugs aus Spanien, weil, seiner ausgesprengten Rede

nach, ihn die große Nation zurück berief, die gar nicht daran dachte, eigentlich aber, weil Spaniens coupirtes Terrain und die überall umherschwärmenden mordsüchtigen Guerilla's dem Wachsthum seiner Lorbeeren ungünstig blieben.

Als Dritten Fall, (den rühmlichsten) entwich der Unverzagte um Mitternacht vor dem 27. November 1812 (dem zweiten Unglückstage des Ueberganges über die Beresina) freiwillig aus Rußland, und zwar — um unterweges alles Aufsehen, Gepränge und die lästigen Bewillkommnungsreden zu vermeiden — als polnischer Schacherjude verkleidet mit seinem anhänglichen Caulincourt. Dieser Abstecher geschahe blos wegen des Mißglückens einer Flankenbewegung nach Petersburg, aus Wehmuth wegen des unverschuldeten Verhungerns seiner zurückfliehenden gedörrten und halb erfrornen Braven in den beeiseten Wäldern, unheimlichen Mordästen und Fußtief beschneieten Bivouacs, auch wegen des unleidlichen Kanonirens der nacheilenden Russen und der ewigen nächtlichen Störungen durch die Kosaken.

Eben so als Nummer Vier am 18. Junius 1815 bei la belle Alliance und Waterloo, wo er noch in der Schlacht, wegen des ihm nicht geahnten Zuspruchs des Preussischen Generals von Bülow, den Karrn stecken ließ, am 21. Morgens als Erster Flüchtling in seiner guten Stadt Paris das in der Kathedrale zu voreilig angestimmte Te Deum aus Gründen persönlich absagte, und Fouche's wohlgemeinten Rath empfing, nun als Privatus auf den geknickten Lorbeerreisern auszuruhen.

Zuletzt, am glorreichsten,

als Fünfte übereilte Reise, die nach Rochefort, von wo der Gemüthvolle, nach einigem Umhertreiben, ohne sonst üblichen Lärm und gewohntes Großthun nach Amerika überschiffen wollte, die dortigen Staaten zu beglücken — aber bekanntlich am 15. Julius 1815 — zum Jubel des gesammten Schiffsvolks — das englische Kriegsschiff Bellerophon in höchster Galla, Chapeau-bas, in Schuhen und seidenen Strümpfen, gleich einem Solotänzer, freudig

und behend hinauf hüpfte, (wie alle Zeitungen damals belobten) und freie Kost und Wohnung nahm.

Somit vollendete der Unvergeßliche — alle irdischen europäischen Güter froh verlassend — seine Heldenlaufbahn auf Großbritanniens entferntem Eilande, dem freundlichen St. Helena, wo er, wie von ganz England, nur General Bonaparte betitelt wurde. Er entschlief — zur Ersparung der Bewachungs Kosten — den 5. Mai 1821 am Magenkrebs. Sein etwas beengtes Schlafgemach und sein Gesellschafts-Zimmer bewohnen jetzt hochbetagte, lebensmüde Rosse, seine zum Theil verfallne Ruhestatt umgeben trauernde, sehr invalide Thränenweiden. Dort modern nun die Gebeine eines Hochbeglückten, dessen Freudensalven einst vom Ganges bis zum Tajo erschallen sollten und der in mancher Verzückung Amerika und England sich unterworfen dachte.

D. Neuer Zeitraum des Preussischen Postwesens von 1821 an.

---

§. 30.

Jetzige Post-Anstalten.

Der Rang des Preussischen Postwesens beruht in der seit dem 18. Junius 1821 bestehenden neuen Verfassung und seinen jetzigen Einrichtungen.

Diese Anstalten (hier mit Erläuterungen für den Nichtkenner) werden abgetheilt in

1. reitende Posten,

so genannt, wenn das ganze Jahr hindurch, an gewissen Tagen und Stunden, ein von der Postbehörde verpflichteter Mann als Postillon — entweder selbst als Unternehmer, oder im Solde

seines Brodherrn — das Brief-Felleisen, gegen einen bestimmten monatlichen oder vierteljährlichen Lohn, auf einem und demselben Wege — Poststraße genannt — zu Pferde, oder wegen der Schwere des Felleisens, auf einer kleinen ein- auch zweispännigen Kalesche fahrend, auf den zunächst folgenden Post- oder Pferdewechsel (Station) bringt; wenn ferner von dieser Station das Felleisen mit den weitergehenden und den in diesem Ort hinzugekommenen Briefen, von einem andern Postillon auf einem frischen Pferde, oder auf einer andern Kalesche, weiter auf die nächstfolgende Station und so fort und fort nach vorgeschriebener Stundenzeit befördert wird.

Zur Bezeichnung der Dienstausübung ist der Postillon mit einem Dienst (Post-) rock bekleidet und führt das Posthorn — jetzt eine Posttrompete, — um durch das Blasen auf derselben seine Gegenwart anzukündigen. Eine Leibbinde (Schärpe), ein Hut- und ein Armschild bezeichnen zugleich seine Amtsverrichtung.

Die reitenden Posten sind zwar nur zum Fortbringen der sogenannten einfachen Briefe bestimmt, sie werden jedoch auch zum Mitnehmen der Zeitungen, Flugschriften, schweren Briefe ꝛc. ꝛc. benutzt, wenn die Absender der letztern dies ausdrücklich verlangen und das höhere Porto entrichten.

Die reitenden Posten sind zwar die wichtigsten für den Kaufmann, die gewinnreichsten für die Staatskasse und die wohlfeilsten in der Unterhaltung oder den Betriebskosten, aber, als ankommend und abgehend, in der Post-Expedition die schwierigsten.

In den großen Haupt- und Handelstädten sind eine beträchtliche Anzahl Beamten vom Augenblick der Ankunft einer reitenden Post an, mit dem Aussortiren der Briefe — oft sind es tausende — beschäftiget, damit z. B. bei der Masse der Kaufleute wie in Hamburg, Leipzig, Berlin, Danzig, Frankfurt a. M. ꝛc. ꝛc. kein Verwechseln entstehe, wo viele Empfänger einen gleichlautenden Namen führen, sich nur durch die Vornamen unterscheiden, oder auch bei Mehreren diese entweder gleich, oder nur versetzt sind.

An den Haupt-Börsetagen ist jeder Kaufmann mit Geschäften überhäuft, er besieht daher sehr oft die Brief-Aufschrift nicht genau und öffnet das Schreiben; ist der Inhalt nicht für ihn, so wird er unwillig auf die Post-Anstalt, von der er die schleunigste Besorgung und zwar ohne Fehl begehrt und keine Uebereilung gestatten will, wenn in einer Stunde 2 — 3 tausend Briefe und mehr in den Karten abzustreichen, zu sortiren und auszutheilen sind. Der rechte Empfänger erhält folglich den Brief später und theilt den Unwillen und die Schmähungen über die Unordnung und Nachläßigkeit der Postbeamten, welche Jeden zuerst befriedigen, alles schleunigst besorgen, auch keine Uebereilung, kein Versehen bei vielen tausend Briefen begehen sollen, besonders wenn noch andre reitende Posten bald nach einander eintreffen. Der Kaufmann begründet seinen Unmuth mit dem allerdings sehr richtigen Beweis, daß bei der Ordnung in seinen Geschäften, seine drei, fünf und mehr Comtoristen innerhalb 4 und 5 Stunden bei etwa 20 bis 30 Briefen keinen Irrthum verschulden.

2. Ordinäre fahrende Posten

werden diejenigen Posten genannt, wenn Jahr aus und ein, an bestimmten Tagen und Stunden, die vorhandenen Briefe, Gelder, Pakete und Reisenden in einem bedeckten Wagen — verschiedener Form, der Kasten in der Regel auf den Achsen liegend — zwei-, drei- auch vierspännig, stets auf demselben Wege (Poststraße) nach vorgeschriebenem Zeitraum von Station zu Station mit frischen Pferden Tag und Nacht fortgeschafft werden.

Die Führer sind Postillone und in der Postkleidung. Die Aufseher und Gewährleister für die richtige Ablieferung der Postgüter sind die Schirrmeister, auch Conducteure und Schaffner genannt. Das mühseligste Amt beim ganzen Postwesen. Auf den meisten Coursen lebt und wohnt dieser Beamte nur im Postwagen, Haus- und Familienwesen bleiben ihm fast fremd, denn er ist stets unterweges. Kaum hat er 1¼ Tag Ruhe in seiner

Klause, oder ist am Endpunkt seiner Coursstrecke, so beginnt er den Rückweg, oft 30 Meilen in 26 Stunden, und empfängt und liefert Briefpakete und Poststücke auf 15, 20 Stationen ab. Keine Jahrszeit und Finsterniß, kein Sturm und Gewitter halten den Gang der Posten, mithin auch sein Reisen auf. Der einzige Lohn eines Schirrmeisters für sein entbehrungsvolles Leben ist Menschenkenntniß, die macht er und muß sie machen wider seinen Willen. Der Unmuth und die anzüglichen Urtheile der Passagiere über harte Sitzbänke, beschränkte Plätze, Wagenstöße und gräuliche Wege, an denen der Arme doch keinesweges Schuld hat, sucht er im Anfange seiner Amtsführung durch Beipflichten und allerlei Tröstungen zu beschwichtigen, bei zunehmenden Jahren aber die Witze und Stachelreden der Mißmüthigen schweigsam im angewöhnten Schlummer vorüber gehen zu lassen. Angekommen auf der Station, wo Reisende sich trennen oder verbleiben, greift Jeder nach seinem Gepäck, höchst selten in die Tasche, um dem Geplagten und Erwartungsvollen ein baares Andenken zu einem Labetrunk zu reichen. Man lese nur Dr. Leßmanns Nacht der Angst, um zu sehen, wie einem solchen Trostlosen zu Muthe ist.

3. Schnellposten, Eilwagen.

Schon im Jahr 1804 wurden verschiedene Versuche angestellt mit der nachgeahmten, vom Grafen de Chabannes in Paris — eigentlich von dessen Begleiter, einem Engländer — erfundenen Gattung Geschwindwagen (Velocifères); aber die ganz eigenthümliche Bauart der künstlichen Axen und Naben, und die Schwierigkeit, das unterweges schadhaft gewordene Räderwerk ausbessern zu können, verstatteten nicht, dies höchst zerbrechliche Fuhrwerk, selbst als Personenwagen, zu benutzen (s. S. 235).

Am 1. April 1819 wurden die jetzigen Schnellposten oder Eilwagen zuerst zwischen Berlin und Magdeburg, und am 1. Julius 1820 zwischen Coblenz und Trier unter dem Namen: Personenwagen, eingeführt, eine Nachahmung der in England ge-

bräuchlichen Mail coaches (Briefpost- und Personenwagen zugleich). Der Kasten ruhet auf Druckfedern, Anfangs 2, nachher 3, jetzt auf den Hauptcoursen vierspännig, zu Sitzplätzen für 3, 6, 8 auch 12 Personen eingerichtet. Mit diesen Schnellposten werden, außer dem Brieffelleisen, auch Personenpost-Reisende, mit einem nicht überall gleich bestimmten Gewicht des freien Gepäcks, und mit der Geschwindigkeit einer reitenden Post befördert.

Die überzähligen Reisenden werden in besondern viersitzigen Wagen (Beichaisen) mitbefördert, der Posthalter jeder Station empfängt das Personengeld der Mitfahrenden für die Hergabe dieses Beiwagens, die Postkasse gewinnt also nichts. Zum Fortschaffen des schwereren Reisegepäcks und der Poststücke dienen die drei- auch vierspännigen Fourgons (Pack- oder Güterwagen) zu zwei auch sechs Sitzplätzen eingerichtet. Diese Packposten werden entweder bei langen Coursen voraus-, oder — wenn der Cours etwa 15 bis 20 Meilen beträgt — nach dem Abgange des Hauptwagens abgefertiget.

Mit diesen Eilwagen werden auch Geldbriefe und kleine Geldpakete, Papiergeld zu jedem Betrage und Handpakete, soviel im Wagen Raum haben, abgesandt. Bei Entfernungen unter 10 Meilen wird das gewöhnliche Porto der fahrenden Post, über 10 Meilen aber noch ein Zuschlag von 50 Procent gerechnet. Schriften bis 16 Loth schwer werden wie Briefe austaxirt, die mehr wiegenden müssen von einer besondern Adresse begleitet seyn, und jenes Briefporto muß ebenfalls mit 50 Procent Zuschlag erhöhet werden.

4. Die Personenwagen.

Der zierlich gebaute Kutschkasten liegt auf Druckfedern, das Ganze ist leicht gebauet, zwei- auch dreispännig, zum Fortbringen der Briefe, Gelder bis zu 30 Pfund und Pakete bis 15 Pfund schwer, auch zu 6 Personen mit freien Reisebedürfnissen bis 30 Pfund. Sind mehr als 6 Reisende vorhanden, so werden die

überzähligen in Beichaisen nachgefahren, welche der Posthalter auf jeder Station hergibt und dafür das Personengeld bezieht.

5. Die Diligencen

sind schwerere Kutschen auf Druckfedern, einige auf Riemen ruhend, zwei- auch vierspännig, für 6 bis 8 Reisende eingerichtet, jeder mit 10 Pfund freiem Gepäck, so viel nämlich der innere Raum des Kutschkastens bergen kann. Sie sind ebenfalls, wie alle fahrende Posten, zum Fortschaffen des Brief-Felleisens, der Gelder und Pakete bestimmt.

6. Journalieren.

Eine nette Personen-Postkutsche zwischen zwei Städten mit großen Postämtern, gehend. Der leichte Wagen besteht zugleich als Schnellpost mit 6 Sitzplätzen — zu 3 Personen auf dem Vorder-, ebensoviel auf dem Rücksitze — zwei- auch dreispännig, nur für wenige Reisebedürfnisse, aber für Briefe, kleine Pakete und Gelder bis 50 Thaler im Betrage bestimmt. Diese Journalieren gehen in der Regel täglich, die zwischen Berlin und Potsdam an einem Tage sechsmal hin und her.

7. Kariol-Posten

verbinden auf einer Strecke von wenigen Meilen entweder kleine Städte und Flecken mit der nächsten Postanstalt, oder auch Course. Sie vertreten die Stellen einer reitenden und fahrenden Post mit einem leichten Kariol oder Kaleschwagen, ein- auch zweispännig. Eben deshalb sind sie nur für das Befördern der Briefe, nicht zu schwerer und großer Pakete und Geldsummen — auch nicht der Reisenden — bestimmt und geeignet.

8. Wasserposten, Segel- und Dampfschiffe.

Als Schweden — kraft des Westphälischen Friedensschlusses vom 24. October 1648, Art. X. §. 3 — im folgenden Jahr 1649 Vorpommern in Besitz nahm, ließ es, zur Verbindung beider

durch die Ostsee getrennten Ländertheile, zwischen Stralsund und Ystadt eine regelmäßige Fahrt durch zwei Jachtschiffe oder Paketboote veranstalten, welche Poststücke, Kaufmannsgüter und Reisende von einem Lande zum andern fortbrachten. Die Briefe aus und nach Schweden aber wurden, nach wie vor, mit der reitenden Post über Dänemark nach Hamburg gesandt.

So blieb es bis 1815. Bei Abtretung dieses Vorpommerns an Preussen, laut Traktats zu Wien v. 7. Junius, Art. 1 u. 2. behielt man vor der Hand die Fahrt der Postjachten bei. Seit 6 Jahren aber gehen in den Sommermonaten (vom Mai bis Ende Octobers) Dampfboote zwischen Greifswald (statt vorher Stralsund) und Ystadt für gemeinschaftliche Rechnung Preussens und Schwedens, der Transport geschieht nach einer bestimmten Post- und Frachttaxe. Ein Reserve-Dampfschiff tritt sogleich in die Stelle eines beschädigten und kann, außer der vollen Equipage, noch 20 Personen mit deren Reisegepäck führen. Sein Flächenraum ist auf dem Verdeck 92 Fuß lang und 26 Fuß breit. Im Winter sind, statt der Dampfschiffe, die Postjachten im Gange.

Zwischen Lübeck und Petersburg gehen monatlich zweimal Dampfschiffe, sie verweilen in Ystadt, um die Reisenden aufzunehmen, welche von dem Preussischen Dampfboot aus Greifswald dorthin zur Weiter-Fahrt nach Rußland gebracht werden, und das Dampfschiff aus Petersburg, um in Ystadt die Reisenden abzusetzen, welche mit dem Preussischen Dampfboot nach Greifswald (und Deutschland) zurückkehren. Die Fahrt zwischen Greifswald und Petersburg dauert vier Tage.

Bis Ende October 1828 ging ein Segelboot als Schiffspost von Anklam auf der Peene und dem großen Haf (Meerbucht) nach der Insel Usedom, zur Verbindung der Städte Usedom und Swinemünde (Seebade-Ort) mit dem festen Lande.

9. Eine Boten- oder Fußpost (Fuß-Postillon)

besteht darin, daß ein vereideter, vom Staate besoldeter Mann, die von der vorgesetzten Postanstalt ihm überlieferten, in einem

verschlossenen Felleisen verwahrten Briefe, Handpäckchen und kleine Geldsummen an die folgende Postanstalt überbringt, die ihm zur Bestellung eingehändigten Briefe, Geldscheine ꝛc. ꝛc. unterweges an die Empfänger gegen Bezahlung des Porto abgibt, und die auf seinem Wege gesammelten Briefe ꝛc. ꝛc. der nächsten Postverwaltung zum Weiterbefördern zustellt. Diese Post-Fußboten verrichten ihren Beruf in einer vorgeschriebenen Amtstracht, an festgesetzten Tagen und Stunden und stets auf demselben Wege.

Einige Botencourse enthalten zwei auch drei auf der Poststraße liegende Postanstalten, bei denen der Fußpostillon die nämlichen Verpflichtungen erfüllt.

Zu dieser Klasse gehören die

Land-Fußposten, Land-Postbriefträger.

Vor 1825 war keiner Postanstalt gestattet, sowohl die von den Orts-Einwohnern, als auch von den Bewohnern in der Umgegend aufgegebenen Briefe

an Einwohner in Flecken, kleinen Städten, einzelnen Landsitzen, Dörfern, Forsthäusern, Mühlen ꝛc. die nicht auf der Poststraße lagen,

zur Bestellung anzunehmen, weil Landboten fehlten, auch war es untersagt, solche Briefe durch die zur Abholung der Briefe sich einfindenden Privatboten an den Bestimmungsort befördern zu lassen.

Besonders fühlbar blieb dieser Mangel in Städten, wo sich Justiz-, Domainenamts- und andre Behörden, Commissarien ꝛc. ꝛc. befanden, welche mit Bewohnern solcher Oerter, wohin keine Posten gingen oder durchkamen, im Schriftwechsel standen und jedesmal Expresse senden mußten.

Die längst gehegten und geäußerten Wünsche wurden lauter, daß die Ober-Postbehörde eine Anordnung zum Bestellen dieser sogenannten Landbriefe (Briefe auf's Land) treffen möge. Die Erfüllung erfolgte in der Annahme eigener Land-Postbriefträger auf einem Postamt; der Versuch entsprach, sie sind jetzt fast in alle Post-Oerter eingeführt worden.

Diese auf Kontrakt angenommenen Land-Fußposten oder Post-Landbriefträger sind vereidet, und verrichten ihr Amt in der Postkleidung. Sie müssen wöchentlich zwei-, auch wohl dreimal in der Umgegend ihres Bezirks oft 3 bis 4 Meilen in der Runde, nicht nur alle mit den Posten angekommenen Landbriefe, Geld- und Handpäckchen, welche die Adressaten nicht im Postamte, oder in der Postverwaltung abholen lassen, sondern auch diejenigen Landbriefe, welche von Bewohnern der Stadt aufgegeben werden, an die auf dem Lande Wohnenden — wohin keine Posten gehen — bestellen. Diese Briefträger sind zugleich verpflichtet, unterweges von den Land-Bewohnern, die mit den Posten abzusendenden Briefe und Handpäckchen gegen das Bestellgeld anzunehmen und im Postamt (Postverwaltung), von dem sie ausgehen, zum Absenden mit den Posten abzuliefern.

Für jeden Brief bis 16 Loth schwer wird ½ Silbergroschen und für die über 16 Loth, und für ein Handpaket 1 Silbergr. Brief-Bestellgeld (nicht Porto) vom Aufgeber dem Fuß-Postboten bezahlt.

10. Extraposten,

daher so benannt, weil die Reisenden zwar nicht in dem Postwagen, sondern (extra, ohne Postwagen) in einem eigenen, oder gemietheten Wagen fahren, aber mit Postpferden und durch Postbeamte befördert werden.

Schon im §. 10 Seite 184 ist von dem Entstehen und der Einrichtung des Extrapostwesens im Preussischen Staat gesprochen worden, daß nämlich im J. 1712 das früher durch Fuhrleute unternommene Relaisweise Fortbringen der Reisenden als eine Schmälerung des Post-Regals und ein Eingriff in das Wesen der Posten: Reisen mit Pferdewechsel, beschränkt worden sey.

Jede Provinz erhielt eine ihren herkömmlichen Gebräuchen anpassende besondre Extrapost-Verordnung. Diese Abweichungen wurden jedoch im J. 1766 abgeschafft, und die damalige Post-

Regie (s. §. 13 Seite 198) führte ein allgemeines Gesetz ein. Dies bestimmt nun den Begriff: Extrapost entscheidend dahin, daß ein Reisender, oder mehrere, nach einem festgesetzten Zahlungssatz von Station zu Station mit frischen (gewechselten) Postpferden, entweder im eigenen, oder in einem zur Reise gemietheten, oder in einem von dem Posthalter jeder Station hergegebenen Wagen, zu jeder von dem Reisenden zu bestimmenden Zeit und nach der vorgeschriebenen Stundenzahl, überall hin befördert werden.

Die Grundsätze und Vorschriften über die Zahl der Reisenden, die zu nehmende Pferdezahl, die Beschaffenheit des Fuhrwerks und Gepäcks, die Stundenzeit unterweges, über die Obliegenheiten der Postbeamten und Befugnisse der Reisenden rc. rc. gehören nicht hieher. Sie stehen in den besondern Verordnungen und amtlichen Postbüchern, und diese sind, wie die Post-Nachrichten, zu Jedermanns Kauf.

Ueber jede Zahlung an Extrapost-, Chaussee-, Brück- und Wegegeld wird ein Empfangschein ertheilt und muß gesetzlich ertheilt werden. In vielen Staaten — auch Deutschlands — versagt man dergleichen Quittungen, und läßt dadurch der Willkühr und Uebertheurung des Posthalters freien Willen, denn gegen dessen Ableugnen fehlt ja der Beweis.

11. Couriere [e)]

sind Reisende — in außerordentlichen Fällen Standespersonen und hohe Staats-Beamte, — welche das vom Monarchen, oder dessen

---

e) In Frankreich Courrier genannt, und der Name von den zur Unterhandlung des Westphälischen Friedens 1646—1648 in Osnabrück anwesenden Französischen Gesandten: Heinrich von Orleans, Herzog von Longueville, Claudins v. Mesmes, Grafen v. Avaux rc. rc. in Deutschland eingeführt. Diese Couriere sind nicht mit den Courriers der Postwagen (unsern Schirrmeistern, Schaffnern, Conducteurs rc. in Deutschland), oder mit den Grandes Malle-Postes in Frankreich zu verwechseln.

dessen Cabinet, von einem Feldherrn, Staatsminister, Gesandten ꝛc. ꝛc. zur Bestellung empfangene Schreiben, Depeche genannt, selbst überbringen und dem benannten Empfänger persönlich einhändigen müssen. Wenn sie, von einem voran reitenden Postillon begleitet, nicht reiten wollen, erhalten sie auf jeder Station einen leichten halbbedeckten Wagen mit 2 Pferden bespannt und einen Postillon in der Postkleidung zum Führer. Bis gegen 1780 mußten die Couriere reiten, ihnen nahe voraus ein reitender Postillon als Wegweiser und zum Zurückbringen des gebrauchten Courierpferdes.

Vor der Errichtung der Taxisschen und einiger Reichsfürsten Post-Anstalten mußten die von den Regenten und Feldherren ꝛc. ꝛc. abgeschickten Staats-, Eil- oder Sendboten — auch Heerboten genannt, wenn sie von einem Heerführer abgesandt waren — unterweges für ihr Fortkommen selbst sorgen, und wenn ihr Bemühen, Pferde zu erhalten, mißlang, sich an die Stadt- oder Dorf-Obrigkeit wenden und Hilfe suchen.

Als die Taxisschen und Reichsfürsten-Posten sich vervielfältigten und zu deren schleunigerm Befördern Posthaltereien zum Pferdewechseln (Stationen) errichtet wurden, wendeten sich einige, und nach und nach alle Eilboten oder Couriere an die Postverwaltungen, wo stets Pferde zum Dienst und zur Reserve bereit standen, und erhielten die Reitpferde gegen eine höhere Bezahlung der Fuhrgelder.

Das Ganze war also und ist noch jetzt zwar eine Privatsache, aber in Hinsicht der Mitwirkung des Postwesens und dem Herkommen zufolge, ein der Post beigegebener Zubehör (Annexum) durch Verordnungen geregelt. Auch ist das Befördern der Couriere darum unter die Aufsicht der Ober-Postbehörde gestellt, weil die Post-Anstalten ihre Pferde zu einem fremden Dienste — nicht zum Postdienste — hergeben, auch daß Vertheurung, Willkühr und Unordnung verhütet, und Frevel, Anmaßung und Uebertretung der Gesetze bestraft werden.

12. Eine Stafette [i])

ist die Art der Beförderung, nach welcher auf Jemandes Verlangen und Kosten ein Brief, oder mehrere, auch ein kleines Paket, jedoch nur bis 5 Pfund schwer, in einer wohlversiegelten Brieftasche (Ränzel) verwahrt, außer den Posttagen und Post-Abgangsstunden, durch einen mit dem Postrock und den Postzeichen (Insignien) bekleideten Postillon bis zur nächstfolgenden Station, und so fort und fort bis zum Bestimmungsort gebracht wird. Dies Verfahren schließt in sich, daß das Ab- und Weitersenden und Aushändigen an den benannten Empfänger nur durch Postbeamte, und das Befördern mit abwechselnden Postillonen und Pferden nach einem vom Staat bestimmten Zahlungssatz geschehen.

Die Anfangszeit dieser Sendungsart ist nicht auszumitteln. Viele schreiben die Erfindung den Taxisschen Postanstalten zu, wie alles, was Posten betrifft; dennoch ist es anders, den vorhandenen Nachrichten und Andeutungen zufolge.

Ehe an Posten und Postwesen gedacht wurde, schickten Kaufleute in den großen Handelsstädten Deutschlands und Italiens, in wichtigen Angelegenheiten ihre Diener, Gehilfen oder andre zuverlässige Leute mit Briefen, der Eile wegen, zu Pferde ab. War das Pferd des Abgeschickten erschöpft, und durfte dieser unterweges nicht verweilen; so miethete er entweder ein frisches Pferd zur Weiterreise, oder im Fall eigener Ermüdung und Entkräftung, gab er einem sichern Bekannten oder Handelsgenossen die Briefe zum Weiter-Besorgen auf gleiche Weise. Der eigentliche, oder der stellvertretende Ueberbringer mußte vom Empfänger

---

i) Stafette schreiben die neuern Sprachforscher, die berühmten Rechtsgelehrten Böhmer, von Beust rc. rc. und die alten Post-Verordnungen, abgeleitet vom italienischen Stafetta (das Diminutivum von Staffa ein Steigbügel), französisch Estaffette, was in die deutsche Sprache, mit Weglassung des Anfangs-E und des zweiten f, übergegangen ist.

entweder einen Schein über die Abgabe — damals im Kaufmanns-Ausdruck: Recepisse genannt, — oder eine schriftliche Antwort zurückbringen. Dies melden einige Andeutungen in Hand- und Druckschriften vormaliger Zeit.

Die oft sehr beträchtlichen Ausgaben für solche Sendungen minderten, und überwogen auch wohl den bezweckten Vortheil. Die im siebzehnten Jahrhundert hier und dort errichteten Posten konnten denselben Zweck einer schleunigen Besorgung und richtigen Abgabe solcher wichtigen Briefe erfüllen, wenn die außerdienstliche Beförderung besonders vergolten würde. Man nahm den Antrag an, verstand sich zu einer höhern Bezahlung der Kosten statt des Briefporto, auch zu einer besondern Belohnung für den Postbeamten, der das Schreiben zuerst absandte, und für den im Bestimmungsorte, der jenes dem Empfänger, gegen einen Empfangschein ablieferte.

Dies ist das höchst einfache und zufällige Entstehen auch des Stafettenwesens, dessen Beaufsichtigung und Besorgung König Friedrich Wilhelm I. durch einen Kabinets-Befehl für immer dem Post-Departement zuwies.

In sich bleibt das Ganze dennoch eine Privatsache, wie schon die höhern Zahlungssätze, streng nach der Meilenzahl berechnet, die außergewöhnlichen Postritte, die besondre Belohnung der Postbeamten, Expeditions-Gebühren genannt, und die höchst beschränkte Gewährleistung beweisen, was alles bei den wirklichen Posten theils nicht Statt findet, theils anders geordnet ist. Die Postverordnungen über diesen Gegenstand haben nach und nach die amtlich und landesherrlich gewordene Einrichtung mehr geregelt.

---

§. 31.

Uebersicht der sämmtlichen Post-Anstalten,

deren Benutzung, Leistungen und Amtsverhältniß.

Zum Betrieb des Postwesens in der Preussischen Monarchie waren am 1. Julius dieses Jahres (1832) vorhanden:

236 Postämter, die 2 Hof-, 12 Ober- und die Gränz-Postämter eingeschlossen, jedes für sich bestehend, keins dem andern untergeordnet.

960 Filial-Postämter, unter den Benennungen: Postverwaltung, Post-Expedition und Briefsammlung, den Postämtern zugetheilt und von denselben abhängig. Die veraltete Benennung: Postwärter ist, wegen des Unpassenden, aufgehoben worden.

846 Stationen oder Posthaltereien, zum Befördern der fahrenden, reitenden, Kariol- und Extra-Posten, Couriere und Stafetten.

2042 Postbehörden auf 5,014 Quadratmeilen und 13 Mill. 038,960 Einwohner, gemäß der letzten Volkszählung Ende Decembers v. J. 1831. (Amtliche Nachricht in der Spenerschen Zeit. 1832, No. 158, S. 6.) a).

Zum Fortbringen der Reisenden und Versendungen bestanden ebenfalls am 1. Julius dieses Jahres

2 Dampfschiffe im Sommer zu 2 verschiedenen Coursen, 2 Paketboote im Winter, beide von Greifswald nach Ystadt, 16 Seemeilen . . . . 24 d. Meil.

72 Eilwagen oder Schnellposten die längste 109¾ M. enthaltend, überhaupt 1114¼ „

74 Latus 1138¼ Meil.

74		Transport	1138¼	Meil.
129	Reitposten, die längste 105½ M. überh.		2243½	"
334	Fahrposten, " " 128¼ " "		3826	"
181	Kariolposten " " 12¼ " "		529½	"
315	Botenposten " " 11¼ " "		852¾	"
	diese Beiden mit 3 auch 4 Botenwechsel,			
758	Land-Fußposten, deren Wegelänge enthalten 2, 4 auch 5 Meilen in der Runde, die Gesammtzahl beträgt über . . .		2274	"
1791	Posten auf		10,864	Meilen,

jede Post wöchentlich nur einmal, auch nur einfach, d. h. hinwärts angenommen.

Und diese 1791 Posten und 2042 Postbehörden, — zusammen 3833 — werden von einer so mäßigen Anzahl Beamten besorgt, daß in andern Staaten zu der Ausführung das doppelte, wohl dreifache Personale erforderlich seyn würde.

Man kann sich von der Richtigkeit der obigen Angaben aus den von der Ober-Postbehörde in Zeitfristen herausgegebenen Büchern und amtlichen Nachweisungen aller Postcourse, Postanstalten ꝛc. ꝛc. überzeugen, jeder Käufer und Leser kann sich daraus selbst über dasjenige belehren, was er einer Reise, oder Versendung wegen wissen will. Nur ist die Zeit der Herausgabe wohl zu beachten, um nicht dem Buche oder der amtlichen Nachricht das als Unvollständigkeit und Fehler anzurechnen, was in den Coursen und Anstalten erst nach der Bekanntmachung verändert worden, oder hinzugekommen ist.

Von der Benutzung und den Leistungen der gesammten Preussischen Posten wird die Nachweisung überzeugen, welche die Verificatur (als Behörde zur Prüfung aller Rechnungen im Postwesen) — aus den Rechnungen, Briefkarten, Fracht- und Personenzetteln angefertiget und im Herbst vorigen Jahres den da-

maligen Befund bis zum letzten August, in den Berliner Zeitungen amtlich bekannt machte. Nach eben jenen Belägen sind bis zum Schlusse des vorigen Jahres 1831 in allen Provinzen der Preussischen Monarchie

a) gereiset

mit den Fahrposten, (die Extraposten nicht mitgerechnet)

377,926 Personen. Davon sind in Berlin angekommen 33,316, und abgegangen 32,703, mithin 613 mehr eingetroffen, von denen wahrscheinlich Viele mit andern Fuhrwerken zurück, oder weiter reiseten.

b) Versandt wurden

mit allen Posten im ganzen Königreiche, die von den Fußboten besorgten mitbegriffen,

30 Mill.	593,735	Briefe, deren Zahl aus den Briefkarten aller Postämter und deren Unterbehörden entnommen h),
27 ;	817,673	Thaler in Gold, hierunter 4,210,000 Thaler Klassenlotterie-Einsätze und Gewinne, aus und nach dem In- und Auslande,
84 ;	215,982	Thaler baar in Courant und Münze, und
87 ;	139,251	; in Papiergeld al pari, mit Inbegriff der baaren Zinszahlungen und Kapitalien, der Pfandbriefe, Obligationen, Kassenscheinen rc. rc. auch der Sendungen zwischen den Landesbehörden, Kassen und Privatzahlungen, portofrei oder portopflichtig,
261 ;	253,749	Thaler in Courshabenden Papieren, größtentheils nach und aus Hamburg, Frankfurt a. M., Paris, Bordeaux, London, Manchester, Liverpool, Amsterdam, Danzig, Königsberg, Breslau, Memel, Ri-

ga rc. rc. Ein geringer Theil nach und aus Oesterreich und Italien (Livorno, Fiume, Triest, Mailand, Genua rc. rc.).

2 Mill. 478,247 **Pakete**, welche zusammen 17 Mill. 684,735 Pfund, oder 160,770 Zentner 35 Pfund Preussisches Gewicht betrugen, und von 688 fahrenden und 1073 Botenposten fortgeschafft worden sind.

Das **Amts-Verhältniß** der Postämter gegen einander ist festgesetzt.

Die Bezeichnungen: **Hof-** und **Ober-Postamt**, **Post-** und **Ober-Postdirector** sind im Preussischen Staat nur **Ehren-Benennungen**, wegen der größern Wichtigkeit und des höhern Ranges der Stadt, in welcher ein Postamt befindlich ist.

Die Nichtkenntniß dieser über 120 Jahr alten Bestimmung führt im Auslande zum Mißdeuten der General-Verfügung vom 30. December 1824, wegen der einigen bedeutenden Postämtern übertragenen Aufsicht auf die Dienstführung in dem ihnen zugewiesenen Bezirk.

Jene Verfügung macht es jedoch den **erwählten** Ober- und Postdirectoren bloß zur bedingten Pflicht, **in ihrem Wohnort** sich von der Amtsführung in dem ihnen angewiesenen Sprengel in Kenntniß zu erhalten, und alle Mängel, Unvollkommenheiten und jede Sorglosigkeit im Dienst — welche ihnen von den **befragten** Conducteurs, Reisenden oder Beschwerdeführenden bekannt werden — der Ober-Postbehörde in Berlin, zur weitern Veranlassung, anzuzeigen.

Der Sinn dieser Anweisung sagt ausdrücklich, daß Niemand dieser Beauftragten weder persönlich, noch schriftlich in dem ihm angewiesenen Umkreise als dessen Vorgesetzter auftreten, gebieten, oder sonst einen Vorrang und eine Amtsgewalt in jener Beziehung ausüben darf.

Weiter enthält die Vorschrift nichts, sie beabsichtigt nur Gewinn für die Ordnung im Postdienste, gibt mithin keinem Ober- und Postdirector eine Macht über andre Postämter und beschränkt sich nur auf eine, den Letztern durchaus nicht lästige Aufsichts-Maßregel.

---

a) Frankreich auf noch einmal so großer Fläche von 10,086 Quadrat-Meilen und mit fast dreimal mehr Einwohnern — 30 Mill. 750,000 — hatte vor 2 Jahren nur 1382 Postbureaux, 417 Nebenbureaux und 1463 Stationen, überhaupt 3262 Postbehörden, also nur 1220 mehr in seinem zweifach größern Gebiete. — Gestand doch der Minister, Baron Pasquier, Chausseebau-Intendant, jetzt Präsident der Pairskammer, am 17. April 1829 auf der Rednerbühne in der Deputirten-Kammer, daß einer genauen Zählung zufolge, 1300 Hauptorte in den Kantons und 35,587 Gemeinden (Ortschaften) keine Postanstalten hätten. Die Briefe dahin würden theils durch Fußboten, theils durch die Präfectur-Wagen — mithin Privat-Gelegenheiten — besorgt.

Seit dem 1. April 1830 bestellen — der Angabe nach — 5000 Land-Postboten sämmtliche Briefe in den Gemeinden, welche keine Posten haben.

b) In der Stadt London allein sind, den neuesten Nachrichten zufolge, im Jahr 1830 — 9 Mill. 950,000 Briefe ein- und abgegangen. — Im ganzen Frankreich aber nur 43 Mill. 070,000 Stück mit den Posten versandt worden. Der officielle Postbericht von Paris für dasselbe Jahr 1830 gibt die Zahl der täglich in der Stadt ausgegebenen Briefe auf 53,000, der täglich abgehenden auf 60,000 Stück an, beträgt jährlich 41 Mill. 245,000 Briefe nach und aus der Stadt selbst. — Wie ist das zu glauben, wenn man berechnet, wieviel Briefträger zur Abgabe von 53,000 Briefen in jedem Tage erforderlich sind, angenommen, daß der gesunde und rüstigste Mann täglich höchstens 350 Stück zu bestellen vermag, Treppen auf und ab in den 3, oft 5 Stockwerk hohen Häusern und deren Hofgebäuden steigen muß und warlich nicht verweilen darf. Treibt er ein solches Laufen und Steigen 8 Jahre hindurch, so ist er entweder steifbeinig, oder schwindsüchtig, folglich total invalide, wie die Erfahrung gelehrt hat.

---

§. 32.

Posten aus und nach Berlin.

Man rühmt in Büchern und Gesprächen, besonders wenn die Wortführer vom Handelsstande sind, die große Anzahl Posten, welche aus London und Paris nach allen Provinzen und ins Ausland gehen, um die Gelegenheit zu einem öftern Briefsenden darzubieten, den Briefwechsel zu erleichtern, zu befördern, zu beschleunigen und somit den Handel und Verkehr mächtig zu beleben. Lob und Blick sind auf jene übervölkerte Weltstadt und auf das weit ausgedehnte Paris gerichtet.

Von diesen Lobrednern scheint jedoch keiner zu wissen, daß z. B. von London und ganz England die Briefe nach dem Auslande nur **zweimal in der Woche** abgehen und alle, ohne Ausnahme, woher sie auch kommen mögen, den Umweg über London, folglich Viele den Lauf hin und zurück machen müssen, auch daß am Sonntage die Posten weder abgehen, noch ankommen dürfen.

So geht es mit dem Preisen und Bewundern fremder Einrichtungen, die theils gar nicht bestehen, theils Vorzüge haben sollen, von denen gerade das Gegentheil Statt findet.

Nur von den Vorzügen des Auslandes wird stets und viel gesprochen, ohne das unzählige Gute erkennen und schätzen zu wollen, was **von sämmtlichen Ober-Postbehörden Deutschlands** mit großem Kosten-Aufwande und dem Beseitigen oft sehr schwieriger Hindernisse — z. B. wegen der gar oft nicht beistimmenden Nachbarstaaten — lediglich zum Besten, zum Privatnutzen eines Jeden beschafft worden ist, aber eben aus Vorurtheil und unbegründeter Vorliebe für das Fremde, von Wenigen beachtet, von noch Wenigern gewürdiget wird.

Von den Posten in Wien, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig 2c. 2c. will ich schweigen und mich nur auf die

beschränken, da die Zeugnisse und die Sätze in den öffentlichen Post-Nachrichten zu Jedermanns Kenntniß vorhanden sind. Sie reichen gerade den überzeugenden Beweis:

daß Berlin in der Anzahl der Posten Paris weit übertrifft.

Denn es gehen ab (s. Uebersicht ꝛc. oder den Postbericht von Berlin für 1832, und das Post-Handbuch für Berlin, 1832)

wöchentlich, den Sonntag eingeschlossen,

112 Schnellposten oder Eilwagen und Diligencen, als Brief-Felleisen- und zugleich Personen-Posten i),

37 reitende oder eigentliche Brief-Posten, die nie reitend fortgebracht, sondern deren oft Zentnerschwere Brief-Felleisen auf 4rädrigen Kariolen oder kleinen Kaleschen zweispännig gefahren werden,

61 fahrende oder die ordinären Personen- und Paket-Posten, oft begleitet von 3, 4, 6 dreispännigen Beiwagen, sämmtlich mit Reisenden besetzt und mit Frachtstücken beladen,

---

210 Posten bis zum 1. Julius dieses Jahres.

Alle diese Posten werden zugleich als Briefposten benutzt.

Die Gesammtzahl beträgt hienach 210 abgehende Posten, rechnet man eben soviel ankommende, so sind es

420 Posten in jeder Woche,

welche von frühmorgens bis in die Nachtzeit eine nur höchst mäßige Anzahl Beamten vollauf beschäftigen.

In London und Paris müßten deren doppelt, wohl dreifach so viel nöthig seyn, wenn, wie im ganzen Preussischen Staat geschieht, jeder abgehende Brief — recommandirt oder nicht,

---

i) z. B. die Schnellposten täglich von Berlin nach Potsdam (6mal) — nach Halle und Leipzig — Frankfurt a. d. O. — Magdeburg — und Stettin.

das ist gleich, — auch das kleinste Paket von geringem Werth und ein Brief mit wenigen Groschen Inhalt, mit dem Namen des Empfängers, der Nummer, dem Gewicht, der Signatur und dem Portobetrage in die Postkarte eingeschrieben seyn müssen, damit das Verbleiben eines jeden Schreibens und Pakets gerichtlich nachgewiesen werden kann.

Von jenen 210 Posten gehen

wöchentlich

30 nach Sachsen, Baiern, Süddeutschland, in die Schweiz rc. rc. auf 4 Coursen,

16 nach Preussen und Rußland auf 3 Coursen,

33 nach den Rhein-Provinzen, Holland, Frankreich, Spanien, Portugal, England rc. rc. auf 4 Coursen,

14 nach Hamburg, Lübeck, Holstein, Dänemark, und von Hamburg mit den Dampfschiffen und Paketbooten nach England,

8 nach Schlesien, Oesterreich, Mähren, Böhmen, Hungarn, der Türkey, Italien rc. rc. auf 3 Coursen,

8 nach Posen, Polen und Süd-Rußland,

4 nach dem Norden, (Schweden, Norwegen) auch über Ystadt mit dem anlandenden Lübecker-Dampfschiff nach Petersburg (s. Seite 253).

Nicht gerechnet die Sendungen nach den genannten Staaten auf Coursen und mit Posten, die sich unterweges theilen und die Briefbeutel bis zum Anfangspunkt des Seitenweges mitnehmen, wie in allen Poststaaten geschieht.

Noch mehr Gelegenheiten zum Briefsenden wird man im Ernst ohne Unbilligkeit, eigensinnige Krittelei und theoretisches, weises Mäkeln wohl nicht verlangen. Manches Urtheil wird freilich auch nur hingesagt, um eine eingebildete Einsicht und Klugheit leuchten zu lassen, oder um doch mitzureden.

Im Hof=Postamte geschieht die Annahme der Briefe, Gelder und Pakete täglich von 8 Uhr Morgens ohne Unterbrechung bis 8 Uhr Abends.

---

§. 33.
Ueber Brief=, Geld= und Paket=Befördern und Bestellen.

In England, Frankreich, Holland, Schweden, Rußland, Italien und einigen Gebieten Deutschlands wird von den Postbehörden nur allein gesorgt, die Briefe zu befördern. Aber — wohl zu bemerken — bloß **die Briefe** nach solchen Orten, welche auf der geraden Poststraße bis zum Endpunkte eines Haupt= oder bedeutenden Seiten=Courses liegen. Um die weiterhin und nach Oertern weit vom Wege, vor= oder seitwärts, bestimmte Correspondenz bekümmert sich Niemand, oder nur höchst sorglos, weil in der Regel alle directe Verbindungen fehlen, folglich dergleichen Schreiben entweder auf großen Umwegen, oder durch Expresse, oder gar nicht bis zum Wohnort des bestimmten Empfängers gelangen können. Dies ist stets der Fall, wenn der Ort nicht bedeutend genug ist, einen eigenen Boten wöchentlich nach der 2, 3 und mehreren Meilen weit entlegenen Poststation zur Nachfrage, oder zum Abholen etwa vorhandener Briefe, zu unterhalten.

In dem, wegen seiner nützlichen Einrichtungen so hoch gepriesenen **England** ist dies Ungemach am ärgsten. Es ist fast unmöglich, einen Brief nach einem vom Course seitwärts liegenden kleinen Orte, oder tief in die Provinz zu senden, die Post kann ihn nicht weiter bestellen, als bis zu dem Punkt des Courses, der dem Bestimmungsort am nächsten liegt, von da an bleibt der Brief seinem Schicksal, d. h. einer gelegentlichen Nachfrage, überlassen. Neben= oder Verbindungs=Course im Innern der

Provinzen sind auf großen Strecken theils nur wenige und diese zudem unzureichend, theils gar nicht, wie in Wales, in den nördlichen Gebieten, in Schottland und Irland.

Selbst in Frankreich sind große postenleere Flächen, manche 10 bis 15 Meilen im Gevierte. Um sich zu überzeugen, überschaue man nur auf der Postkarte von Frankreich, — herausgegeben vom General-Postdirector in Paris im neuesten État général des Postes, also offiziel — die leeren Strecken und Flächen zwischen Lyon, Chalons und Moulins — zwischen Grenoble, Valence, Avignon und Gap — zwischen Nismes, Narbonne, Toulouse und Aurillac — zwischen Limoges, Poitiers, Tours und Chateauroux — zwischen Niort, Saumur und Poitiers u. a. m. gänzlich ohne Posten. Dies Land mit 75 Städten, jede über 10,000 Einwohner (s. Note g S. 264). Viele Posten passen auch nicht auf einander, es finden sich schon zwischen Calais und Valenciennes 24stündige Stilllager der Briefe. Was in Paris von der Rednerbühne herab den Pairs- und Deputirten-Kammern von dem Vorhandenseyn vieler erschaffenen und ausreichenden Provinzialposten in dem großen Reiche, versichert worden ist, dient — als Gegensatz der Wirklichkeit — nur zum Beschwichtigen zudringlicher Frager und Querulanten und steht mit klug gestellten Phrasen in dem Concept der besänftigenden Rede, diese mit angemessenem ergreifenden Pathos declamirt, vom Centrum und rechts und links laut applaudirt.

Fast alle Reiche in Europa, auch die meisten Staaten in Deutschland, sind abgerundet, und haben daher ihre Postanstalten beisammen, nur Preussen nicht. Es entbehrt, in Hinsicht des Postwesens, wegen der großen Ausdehnung seines Gebiets in der Länge und der überweiten fast geraden Postenlinie von 226¼ geographischen oder Post-Meilen — von der russischen Gränze über Memel, Tilsit, Berlin, Kassel, Koblenz und Trier bis Greve-

machern — den überaus wichtigen Vortheil der Nähe und des Beisammenseyns seiner Post-Verwaltungen rund umher, folglich einer bequemeren Beaufsichtigung und Leitung. Darum müssen denn besondre Anordnungen den Mangel der leichtern Uebersicht ersetzen.

Denn in der ganzen Monarchie Preussen sind alle Posten so genau verbunden, auf einander passend und so zahlreich, daß ein Brief sogar an den Bewohner eines an dem äußersten Gränzpunkt liegenden einzelnen Häuschens eben so schnell und richtig durch die besondern Landposten bestellt wird, als ob ein großer Cours gerade dahin vorhanden wäre. Diese Verzweigung, das richtige abgemessene Zusammentreffen aller Seiten-Verbindungen und der Umstand, daß Briefe mit allen Gattungen Posten versandt werden, machen das Bestellen eines Briefes nach jedem Orte möglich. Das kleinste Paket von wenigen Lothen, oder von geringfügigem Werthe, die kleinste Summe von einigen Groschen werden dem bestimmten Empfänger, wo er auch ist, eingehändiget. Zu diesem Bestellen nach den entlegensten kleinsten Ortschaften, Mühlenhöfen, einzelnen Häusern und Ansiedelungen sind eben die Land-Postboten bestimmt, welche jeden Winkel, jedes Gehöfte, jede Hütte in ihrem Bezirke kennen (s. S. 254).

Das schleunige Befördern der Briefe gehört ebenfalls zur Pflicht der Preussischen Postbeamten. So ist z. B. ein Brief von Berlin nach Trier, 92 Meilen, nur 4 Tage 21 Stunden — nach Saarbrück 103¼ M. — 4 Tage 4 Stunden — nach Cöln, 83 M., 3 Tage 8 Stunden — nach Paris über Aachen, 157¼ M., 6 Tage 12 Stunden — nach Memel, 105¼ M., 3 Tage 8 Stunden — nach Petersburg, 226 M., 7 Tage 8 Stunden — nach Warschau, 77¼ M., 2 Tage 12 Stunden — nach Wien, 87¼ M., 3 Tage 19 Stunden ꝛc. ꝛc. unterweges.

Diese Eile wird nicht durch die leichten oder reitenden Posten, sondern durch die 3, auch 4spännigen fahrenden Personen-, und Briefpost- oder Eilwagen bewirkt, den

Aufenthalt zum Umspannen und Abfertigen auf 30, 40 wohl 50 Stationen und Post-Expeditionen, in großen Postämtern 1 Stunde Aufenthalt und die beiden halbstündigen Essenszeiten, bei Tage und eine Abends, mitgerechnet.

---

§. 34.

Ueber Porto und Portotheurung.

Man macht gar viel Gerede über die Höhe der Preussischen Briefportotaxe, wie beispielsweise, in der höchst trefflichen Zeitschrift: Archiv der Postwissenschaft, 1831, Nr. 42 u. 43, S. 168. Fast alle Beurtheiler betrachten nur die hohen Sätze, ohne die großen Entfernungen und in deren Folge die beträchtlichen Transportkosten zu erwägen, und übersehen geflissentlich den niedrigen Portobetrag bei den mindern Entlegenheiten der Oerter, wodurch die höhern Taxsätze ausgeglichen werden. Die Billigkeit des Porto spricht hienach von selbst, und für Preussen zum Theil schon daraus, daß das Gewicht eines einfachen Briefes zu ¾ Loth, — in andern Staaten dagegen nur zu einem halben Loth — und das Porto nach der Entfernung von 4 zu 4 Meilen, und von 30 Meilen ab, zu 10 Meilen steigend, bestimmt ist. Ferner bleibt außer Acht, daß Preussens Gebietslänge 226 Meilen beträgt, mithin ein Brief, der 90, 130, 180 Meilen weit befördert wird, nicht für wenige Groschen versendet werden kann, und wenn derselbe durch fremdes Gebiet geht, dem Nachbarlande ein Portoantheil — gleich dem Durchgangszoll — gebührt. Man vergleiche nur die Preussische Posttaxe mit der in Frankreich, England, Holland und einigen Gebieten in Deutschland, so wird man sein Urtheil ändern, und die Preussischen Sätze mäßig und angemessen finden. Die Geldporto-Taxe ist überdies die wohlfeilste vor allen der auswärtigen Postverwaltungen.

Ueberhaupt ist **Portotheurung** ein oft besprochenes und immer wiederkehrendes Thema, daß Jeden zum Reden und zu

Kraftsprüchen aufregt. Politiker gefallen sich vorzüglich in diesen und in lauten Deklamationen.

Es ist doch bemerkenswerth, daß gerade das Postwesen fast die einzige Staats-Anstalt zu seyn scheint, deren Zahlungssätze und Einnahme Jedermann — der Clerus und Jurist, besonders der Kaufmann und noch Andre — geschmälert wissen will, obgleich die Vorbenannten sich sträuben, von ihren Amtsgebühren, Sporteln, Speesen, Provisionen und sonstigen baaren Zugängen nur einen Kreuzer zu erlassen. Niemand denkt daran, daß für die empfangene Zahlung eben dies Postwesen durch seine Mittel zum Reisen und Versenden, dem Zahlenden doch einen materiellen, einen wesentlichen Nutzen gewährt, den andre Staats-Anstalten für die eingenommenen Steuern und Beiträge nicht darbieten.

Fast allgemein — nur nicht in Alt-England — wird über die Höhe des Postgeldes geklagt. Man mag Recht haben, jedoch bedingt und beschränkt, wie dies bei vielen Beurtheilungen der Fall ist, welche entweder auf begränzter Kenntniß, oder auf verkehrten Meinungen und Ansichten, ganz eigentlich und in der Regel aber darauf beruhen, daß man nur den eigenen Vortheil im Auge behält. Des Landes Nutzen und des Nächsten Bestes bleiben seitwärts liegen.

Finanzen sind der baare Bedarf des Staats und dem Wohl des Landes entsprechend, wenn das Erheben der Einnahme mit dem mindesten Druck der Einwohner verbunden ist; so lautet der Spruch Vieler, aber ohne den sehr zu beherzigenden Zusatz: nnd die Finanzen auch den Bedürfnissen des Staats angemessen, folglich zureichend sind. Die Wichtigkeit dieses höchst schwierigen Satzes im Staatshaushalt erscheint erst recht anschaulich in dem Wirrwar des Streitens der Deputirten aller constitutionellen Staats-Verwaltungen. Constitutionel nennt man solche, wo die Regierten (die Unterthanen, oder französisch: die Bürger) durch ihre Deputirten die Steuern bewilligen, Landesgesetze vorschlagen und errichten helfen, und, nach Gutdünken, Convenienz,

oder

oder andern Umständen Ja! oder Nein! sagen. Insgemein führen einzelne, wegen des geglaubten geistigen oder persönlichen Werths berufene Redner das Gegenwort, gar oft mit unvollkommner Kenntniß des Ganzen, folglich einseitig, und die schweigsamen Zuhörer sprechen dann bei gleicher Fremdheit ihr: Für oder Wider das Bewilligen der erforderlichen Summen.

Eben so stellt man den liberalen Grundsatz auf: daß der Staat seine Einnahme nach den Ausgaben, und diese in gleichem Maaße nach jenen einrichten soll. Wodurch ist denn aber festgesetzt, wie viel der Staat einehmen soll, wenn nicht zuvor berechnet wird, was nothwendig ist, auszugeben, um danach bestimmen zu können, wie viel aufgebracht werden muß? Das Postwesen z. B. möge dies zum Theil verdeutlichen.

Man erwägt nämlich nicht die nach den Entfernungen zu berechnenden Beförderungskosten, d. h. die nach Meilen und Pfunden zu zahlenden Frachtgebühren an die Posthalter, die theuren Preise und schnelle Abnutzung der Pferde, die vielen Geräthschaften und andre Bedürfnisse, überhaupt die kaum glaublich hohe Ausgabe zur Unterhaltung des Postfuhrwesens, für die Unzahl der Postwagen allerlei Gattung und für Besoldungen, die warlich kaum die mühevollen Dienstpflichten lohnen. Eben so will man die Jedem sichtbaren Verbesserungen, die Opfer und Kostenspenden nicht wahrnehmen, welche die Ober-Postbehörden — ich rede hier überall von ganz Deutschland — verwenden, um den Vortheil und die Bequemlichkeit der Reisenden und Correspondenten zu fördern, und jeden billigen und auszuführenden Wunsch und Vorschlag gern und schnell, auch ohne Gewinn, zu erfüllen.

Dies alles bleibt unbeachtet, und wird bei den Klagen über Portotheurung entweder übersehen, oder vorsätzlich verschwiegen, oder fällt bei den Vorschlägen nicht ein, in deren Ausführung man erst erkennen würde, wie sehr man sich verrechnet habe. Manchem ist auch wohl unbekannt, daß die Post-Einnahme — als Staats-Ertrag — zu allen Staats-Ausgaben, z. B. den

Bauten und Ausbesserungen der Kunststraßen und andrer Wege und der Brücken, zur Besoldung des Heers und mancher Landes-Behörden, die keine andre Einnahme haben, zum Errichten und Bestehen öffentlicher Anstalten u. d. m. beiträgt. Wird die Post-Einnahme verkürzt, woher denn die **Ersatzmittel** der hier nur zum Theil genannten Zuschüsse nehmen?

Aber man begehrt die Verminderung des Porto und verschweigt keinesweges die Mittel zur Ausführung.

Viele Kenner der Staats-Wirthschaft — der Mehrzahl nach mit nicht vollkommen gereiftem, größtentheils auch ohne weiteres Nachdenken — meinen nämlich, daß die Ausfälle im Post-Ertrage entweder auf eine ihnen selbst nicht deutliche Weise, zum Beispiel, durch eine allgemeine mäßige Erhöhung der Abgaben von Lebensmitteln, oder sonst durch eine neue, noch zu ersinnende **allgemeine Steuer** gar füglich zu decken seyn würden, zu welcher folglich auch diejenigen mitbeitragen müßten, die, wie die Landleute und untere Volksklasse, **höchst selten** oder **nie** Briefe schreiben und erhalten.

Durch solche Gemeinsteuer wird allerdings der große edle Zweck erreicht, daß nicht nur das Deficit in der Post-Einnahme gedeckt, sondern, was der eigentliche Gesichtspunkt und die Hauptsache bleibt, daß die Begüterten, überhaupt Alle,

> welche für Vergnügen — der Eitelkeit zu fröhnen, — den Schein und Ruf des Reichthums und Wohlstandes zu retten — auch im Spiel viele Thaler und Gulden verschwenden und nicht beachten,

daß diese Glücklichen — auf Kosten der Gesammtheit — doch **einige Groschen oder Kreuzer Porto ersparen können.** Wie sich von selbst versteht, die rühmlich vergeudeten Thaler und Goldgülden bleiben unerwähnt.

Weit uneigennütziger denken jedoch andre Einsichtsvolle. Sie wünschen und eifern — damit ihre Briefe und Pakete höchst wohlfeil, **wenn's seyn kann umsonst**, befördert werden, — daß das Postwesen durchaus nicht als eine Finanzquelle benutzt

werden, sondern dessen Einnahme nicht die Unterhaltungs-Kosten übersteigen müsse. Dieser kluge Gedanke setzt jedoch eine Möglichkeit voraus, vorher schon zu berechnen, wie viel Briefe und Pakete aufgegeben und Reisende sich einfinden werden, um die Summe des zu erhebenden Porto und Personengeldes in ¼ Jahre genau bestimmen zu können, damit von allen Brief-Absendern und Reisenden gerade nur so viel bezahlt werde, als zusammen, die Ausgaben des Vierteljahrs betragen. Dies möchte, meines Bedünkens, wohl zu den Kunststücken eines Finanz- und Rechnungs-Beamten gehören, weil bekanntlich die Post-Einkünfte von den mehr oder mindern Sendungen und Reisen abhängig, folglich nur zufällig sind. Dennoch ist jener wichtige Rath allen Staats-Regierungen wohl zu empfehlen. Uebrigens scheint der Vorschlag dem Ansinnen gleich zu seyn: daß jeder Staatsbeamte nur so viel Besoldung haben müsse, als sie zur alleinigen Bezahlung seiner Leibesnahrung, nicht aber zugleich zum Mitunterhalt seiner Familie ausreicht, — daß der Handwerker nur die Auslage für das angewendete Material zu dem verfertigten Machwerke begehre — und der Kaufmann jede Waare nur für den Einkaufspreis verkaufe, ohne die Zinsen des ausgelegten Kapitals, die Steuern, die Provision und den Lebensunterhalt zu zurechnen.

Leider gehen alle Winke und Fingerzeige solcher patriotischen Rathgeber verloren, weil aus ihren gemüthlichen Aeusserungen klar hervorgeht, daß — mit bescheidenem Verschweigen ihres Privatvortheils — doch lediglich nur für selbsteigene Ersparung, statt für das Gemeinwohl und die Dekkung der Kosten für alle Staatsbedürfnisse gesprochen, und die Uebersicht und Grundkenntniß des ganzen Finanzsystems vermißt wird.

Der Grundsatz bleibt daher aufrecht: Wer der Post bedarf, muß das vom Staat bestimmte Porto — wer der Justiz bedarf, muß Sporteln — wer der Kirche bedarf, die jura stolae — den Gymnasien das festgesetzte Schulgeld und wer einer Waare be-

darf, den Preis bezahlen, welchen der Kaufmann, Künstler oder Handwerker benennen.

---

§. 35.
Von der Post-Controlle und dem Recommandiren der Briefe.

Das Wesen der im Auslande verkannten **Postkontrolle** im Preussischen Staate besteht in der strengen Aufsicht der Ober-Postbehörde auf die Dienst-Ausübung aller Postbeamten in deren Stufenfolge.

Diese Controlle gebietet allen Postämtern und Postverwaltungen als Hauptpunkt:

> daß das **geschehene Absenden und Bestellen** nicht nur eines **jeden Briefes** — ohne Unterschied des Aeussern, und an wen und von wem derselbe geschrieben ist — sondern auch **der kleinsten Summe** und des **unwichtigsten Pakets** überzeugend **nachgewiesen werden können und müssen.**

Dies Gesetz lastet allerdings so schwer auf den Beamten, daß jede Klage die strengste Untersuchung und, nach Befund einer Vernachläßigung, oder Pflichtwidrigkeit, die unbedingte Dienst-Entsetzung mit einer Nebenstrafe zur Folge hat.

Nur die eigenthümliche Einrichtung, daß **jeder Brief** und **jede Adresse zu einem Paket speciell registrirt** und außerdem bei der Aufgabe sowohl, als bei der Abgabe im Bestimmungs-Orte mit dem Tages-, und in bedeutenden Orten sogar mit dem Stunden-Stempel bedruckt wird, macht diese Controlle möglich. Gerade dies **einzelne** Encartiren und die Vertretung erschweren und hemmen das Unterschlagen und Berauben, den willkührlichen Ansatz und die Vertheurung des Porto, auch die Vernachlässigung beim Versenden und Bestellen.

Man hat in England, Frankreich, Schweden, Italien, sogar in manchen Postgebieten Deutschlands nicht die geringste Sicherheit, weil es unmöglich ist, nur irgend weder eine Nachforschung über die Abgabe eines Briefes zur Post und über seine richtige Weiterbeförderung mit Erfolg anzustellen, noch eine Auskunft über dessen Verbleiben zu erhalten, da in jenen Staaten alle Briefe als eine werthlose Waare behandelt, und nach der Stückzahl summarisch registrirt und verpackt werden. Spurlos verschwinden viele Briefe, denn der Mangel an jenem, nur dem Frevelnden freilich furchtbaren Gesetz und dessen Vollstreckung, läßt dem Leichtsinnigen oder Pflichtvergessenen Freiheit und Willen.

Daher entspringen die lauten und bittersten Klagen der Correspondenten, die den guten Ruf der Postbeamten untergraben und allen Glauben an die eidlich angelobte gewissenhafte Amtsführung vernichten. In jenen Ländern bleiben die dringendsten Nachfragen ununtersucht und in der Regel unbeantwortet, oder werden, wenn dem ernsten Nachforschen eines Mächtigen und Bedeutenden nicht auszuweichen ist, mit dem Vorgeben unwahrer Umstände beseitiget.

Man behauptet, das bekannte

Recommandiren eines Briefes — chargé —

schütze gegen das Verlorengehen und Unterschlagen. Aber die pflichtwidrige Handlung eines Leichtsinnigen oder Boshaften kann ja, wie man weiß, durch eine in den Gesetzen bestimmte Entschädigung von 2 bis 3 Goldstücken an den Absender gedeckt werden, die sündhafte That ist gesichert, jede Fehde hat ein Ende.

Diesem Gräuel widerstrebt gerade die von so Vielen mißgedeutete Preussische Post-Controlle durch die einzelne Encartirung und **unbedingte Nachweisung des Verbleibens** eines jeden Briefes und Pakets. Sie begründet folglich ihre so überaus heilsamen Folgen, sie eben ist die Grundlage der Gewährleistung und Sicherheit und bestärkt das Zutrauen des Publikums.

Genau und **rechtlich betrachtet**, sind auch das Recommandiren eines Briefes und das zwei-, wohl dreifach erhöhete Porto dafür, doch eigentlich nichts weiter als eine **Porto-Vertheurung**, folglich ein durch nichts zu rechtfertigender Gewinn, der, als Scheingrund, die Postbeamten auffordern soll, einen solchen empfohlnen, **doppelt** bezahlten Brief

> **richtig zu bestellen, was doch an sich schon der Diensteid, die Amtspflicht und Gesetze in Hinsicht eines jeden Briefes** (recommandirt oder nicht) **gebieten.**

Jeder Postbeamte muß sich, bei einer unsträflichen gewissenhaften Pflichterfüllung, verletzt und gekränkt fühlen, wenn er an diese **Eidestreue** durch die Bezahlung des höhern Porto für die **im Lande** bleibenden recommandirten Briefe, erinnert wird.

Eben darum haben in den Poststaaten Preussen, Sachsen, Hannover, Braunschweig, überhaupt in Norddeutschland, das Recommandiren der Briefe und die Doppelzahlung nur allein bei der Correspondenz ins Ausland, als nothwendig, eine Bedeutung; bei der im Inlande bleibenden ist es ein irrthümlicher Einfall des Absenders und wird dessen Meinung allein überlassen.

Das Senden eines Briefes mit einer Stafette ist allerdings der einzig sicherste Weg. Aber wer vermag und will 20, 30, 40 Thaler oder Gulden für ein nicht der höchsten Eile bedürfendes Schreiben verwenden, wenn die Staats-Anstalt das **sichere Bestellen** mit ihren Brief-Posten auf sich nimmt, verspricht und **verbürgt**, mit dem strengen Zwange, daß alle versiegelten Briefe **nur allein mit den Posten** versandt werden sollen.

---

§. 36.

Einrichtungen neuer Zeit.

Zur Bequemlichkeit der Brief-Absender sind in den vorzüglichsten Städten der Preussischen Monarchie außen am Eingange

des Posthauses **Briefkasten** befestiget worden, in welche zu jeder Zeit, bei Tage und in der Nacht, unfrankirte Briefe, welche mit den Posten abgehen sollen — und nicht zu dem in der aufgeklebten Nachricht bestimmten Frankirungs-Zwange gehören — geworfen werden können. Diese Kasten werden täglich mehrmals geöffnet und die vorhandenen Briefe den Post-Expeditionen eingehändiget.

Seit dem 1. December 1827, besteht in Berlin ebenfalls eine höchst wichtige Anstalt, die **Stadt-Bötenpost**, der Pennypost in London fast gleich, nur der Oertlichkeit angemessen. An 60 Briefsammlungen innerhalb, und 3 außerhalb der Stadt, jene in den Stadtvierteln vertheilt, werden sowohl die mit der Post abgehenden, als die an Einwohner in der Stadt gerichteten Briefe abgegeben, und letztere von den Stadt-Postboten aus jenen Sammlungen 5, im Sommer 6 mal täglich abgeholt und innerhalb 1 bis 1½ Stunden von den Revier-Briefträgern an die Empfänger abgeliefert.

Jeder Brief wird zuvor nach der Nummerfolge und Adresse eingeschrieben und für jeden in der Stadt bleibenden 1 Sgr. für einen mit der Post abgehenden aber nur ½ Sgr. entrichtet. Im vergangenen Jahre, 1831, waren monatlich über 33,000 Briefe, folglich mehr als 396,000 an die Stadtpost abgeliefert worden, die in den Briefsammlungen aufgegebenen, mit den Posten weiter gegangenen, mitbegriffen.

Um vorsätzliche Versäumnisse beim Abfertigen der Posten und unterweges zu verhüten, zu entdecken und ahnden zu können, sind auf den Haupt-Coursen die sogenannten **Cours-Uhren** eingeführt worden, nach welchen allein jede Postanstalt die Ankunfts- und Abgangszeit der Post in die Stundenzettel bemerken muß. Dies Einschreiben geschieht in Gegenwart des ankommen-

den, oder abgehenden Schirrmeisters (Conducteurs) oder Postillons, wenn kein Schirrmeister die Post begleitet. Diese Uhren, deren Zifferblatt von außen sichtbar ist, sind verwahrt in einem wohlverschlossenen Kästchen, zu welchem nur das zuerst absendende, und, auf langen Postwegen, das nach dem Ablaufe von 24 Stunden empfangende Postamt den Schlüssel haben. Das Kästchen mit der Uhr steht in einer anschließenden ledernen Tasche, die mit Riemen um den Leib befestiget, vom Schirrmeister, und wenn ein solcher nicht auf dem Course geht, vom Postillon auf der Brust anliegend, getragen werden muß.

Auf dem Posthause einer jeden Provinzial-Hauptstadt zeigt eine große Schlaguhr — deren durchsichtiges Zifferblatt von der frühesten Abenddämmerung an, die Nacht hindurch bis zum Tages-Anbruch von innen beleuchtet wird — die Stunden an. Sie hat den Zweck, die richtige Zeit zu zeigen und die Zweifel, Beschuldigungen und Einwürfe der Correspondenten und Reisenden z. B. über spätes Oeffnen, oder zu frühen Schluß des Post-Comtoirs, oder von den sich verspäteten Abreisenden, wegen zu früher Abfahrt des Postwagens u. s. w. sogleich beseitigen zu können.

Für jede Art der Postbeförderung sind Posthorn-Signale eingeführt worden, durch deren vorgeschriebene verschiedene Tonarten die Ankunft einer fahrenden, einer reitenden, einer Schnell- oder Extra-Post, eines Couriers, oder einer Stafette, sogar die Zahl der Wagen und Pferde, schon in weiter Ferne angekündiget wird. Jede Postanstalt erfährt folglich eine geraume Zeit vorher, welche Gattung von Post eintrifft, um das Erforderliche bereit halten zu können. Auch besondre Noth-Signale müssen von den Postillonen erlernt und als Hilfruf bei Unfällen und Gefahren geblasen werden.

Auch die Einrichtung der Passagierstuben in den Posthäusern zur anständigen Aufnahme der Reisenden ist Sorge der Postverwaltung. In vielen Ländern bleibt dieser für die Annehmlichkeit des Reisens wichtige Punkt der Gefälligkeit und dem Willen des Postmeisters oder Postverwalters, dem Zufall und der Speculation der Gastwirthe überlassen, höchstens wird auf Hauptcoursen der Sache einige Aufmerksamkeit gewidmet.

Im Preussischen scheuet die Ober-Postbehörde nicht, auch auf den minder befahrnen Routen und auf den Seitencoursen ebenfalls für gute Aufnahme, für ein anständiges Zimmer und gute Bewirthung der Post-Reisenden sehr bedeutende Kosten zu verwenden. Die Post-Inspectoren sind verpflichtet, in ihrem Bezirk auf das Befolgen jener Anordnung strenge zu halten, und das mindeste Abweichen sogleich zur Ahndung anzuzeigen.

Um das Fortschreiten zum Bessern und Vervollkommnen von den Provinzial-Postbeamten selbst fördern zu lassen, hat jedes Postamt eine vom Departements-Coursbureau auf 6 großen Royalbogen gezeichnete, lithographirte Landkarte von den Preussischen und Nachbar-Staaten mit sämmtlichen Postcoursen, auf Königliche Rechnung erhalten. Auch empfängt jede Postanstalt alle von der Ober-Postbehörde in Berlin ausgehende Postbücher und Post-Nachrichten. Jede Veränderung und Vermehrung der Posten im In- und Auslande, mit steter Berücksichtigung der gewerblichen und höhern gemeinnützigen Verhältnisse, überhaupt alle Ereignisse und Einrichtungen werden bekannt gemacht, damit jeder Postbeamte im Stande ist, die Karte, die Postbücher und amtlichen Verzeichnisse stets zu berichtigen, die beste Spedition selbst zu ermitteln, die bestehenden Postverbindungen benutzen und dem Publikum über den Gang der Posten und deren Anschluß an die fremden Course eine ausführliche und befriedigende Auskunft geben zu können.

---

§. 37.

Berichtigung fremder Angaben.

In der: „Neue Folge des Conversations-Lexicons" Abth. I. des zweiten Bandes stehen sehr bedeutende Unrichtigkeiten, welche, nach den technischen Ausdrücken und den Berechnungen in Floren und Kreuzer zu urtheilen, einen süddeutschen Postbeamten zum Verfasser haben müssen. Ich will mich nur auf das Preussische Postwesen beschränken.

Es wird gesagt:

S. 512. „In den Landen Lippe-Detmold, Weymar, Gotha, „Reuß, Schwarzburg-Rudolstadt und Sondershausen „bestehen ausschließlich (d. h. keine andre als) nur „Fürstlich Taxische Posten."

Gleichwohl hat Preussen nicht allein einen freien Durchgang seiner Posten durch die benannten Gebiete, sondern auch eigenthümliche Postämter in Frankenhausen (Schwarzb. Rudolstadt) und Sondershausen (Schwarzb.) — und eigenthümliche Postverwaltungen in Detmold, Bückeburg (Beide im Lippeschen) und in Allstädt im Weimarschen Gebiet, sämmtlich mit der Amts-Ausübung.

S. 515. „Die Fürstlich Taxischen Posten waren die ersten, „welche die Eilwagen errichteten."

Der Preussische General-Postmeister und Kabinets-Minister Graf v. d. Schulenburg-Kehnert war es, der im J. 1804 die vom Grafen v. Chabannes in Paris eingeführten Velocifères — Eilwagen als Personen- und Brief-Post, den Postkutschen in England nachgeahmt — ebenfalls zum Versuch einführte, jedoch nach wenigen Monaten abschaffte (s. Kap. 3. Preussen S. 235). Ferner wurden schon am 1. April 1819 die jetzigen Eilwagen zuerst zwischen Berlin und Magdeburg, und im folgenden Jahre, am 1. Julius

1820, zwischen Coblenz und Trier eingeführt, folglich weit früher, als von Taxis geschah.

S. 516. „Eigentliche oberpostamtliche Bezirke, in welchen die „Ober-Postämter die Aufsicht über die Post-„ämter führen, bestehen nur bei den Taxisschen „Lehnsposten und in dem Königreich Preussen."

Mit nichten! Im Staate Preussen ist jedes Postamt ganz unabhängig vom Andern, Keins dem Andern untergeordnet, jedes besteht für sich. Die Benennungen: Hof- oder Ober-Postamt, Post- und Ober-Post-director sind nur Würden- und Ehrentitel, ohne daß deren Besitzer irgend eine Amtsgewalt oder Ober-Aufsicht auf Postämter ausüben dürfen (s. Preussen, §. 31. S. 263).

Ebenfalls

S. 516. „Im Königreich Preussen sind nur 1 Hof-Postamt, „10 Ober-Postämter, 250 Postämter und 8 Post-„Inspectoren."

Seit mehr als 130 Jahren bestehen in der Monarchie 2 Hof-Postämter (und zwar in den beiden Residenzstädten Berlin und Königsberg, daher die Benennung: Hof). — 12 Ober-Postämter (in Aachen, Breslau, Coblenz, Cöln, Danzig, Düsseldorf, Hamburg, Magdeburg, Memel (nächstens verlegt nach Tilsit), Münster, Posen und Stettin, das in Stralsund wurde vor 2 Jahren aufgehoben — 236 Postämter — und 7 Post-Inspectoren.

S. 517. „Die Preussischen Postanstalten betragen über ½ Mil-„lion Thaler, und werden etatsmäßig in jedem Jahr „zum Bau der Kunststraßen, die guten Post-„anstalten unentbehrlich sind, verwendet."

Muß heißen: weit über. Den wahren Betrag des Ueberschusses wissen nur der Monarch, als Oberhaupt des Staats, nebst diesem die verwaltenden Behörden:

der Post-Chef, der Departements-Rath und die betheiligten wenigen General-Postkassen- und Rechnungs-Beamten, sonst Niemand.

Kein Beamter wird die Pflicht der Verschwiegenheit verletzen, folglich ist jede Angabe eine Erfindung und Unwahrheit. — Die Verwendung der Post-Einnahme beschränkt sich auch nicht auf den Wegebau, sondern der Ueberschuß wird, wie alle Gefälle, an die General-Staatskasse, zur Bestreitung der gesammten Staats-Ausgaben, abgeliefert.

Es ist zu bedauern, daß so grundfalsche Nachrichten gewissenlos dem Herausgeber mitgetheilt worden sind, und nun dem Käufer und dem Leser des Werks auf Treu und Glauben als Wahrheiten verbürgt werden.

Kapitel 4.

Sachsen.

v. Beust Post-Regal — Sammlung vermischter Nachrichten zur Sächsischen Geschichte 1772. B. VII. S. 223 u. f. — A. Schumann Staats- und Zeit. Lexikon von Sachsen — Leipziger Annalen von Vogel — Pütter Literatur des teutschen Staatsrechts — Matthias Darstell. des Preuß. Postwesens — C. G. Vischer allgem. geschichtl. Zeittafel 2c. 2c. — Handschriftl. Urkunden und Verhandlungen.

§. 1.

Botenwesen.

Früher gebildet in seinen Staats-Einrichtungen als die Nachbarn im Osten, war das Sachsenland durch die Erwerbung Thüringens (1247) von bedeutendem Interesse geworden. Seinen Werth erhöhten seine Lage fast im Mittelpunkt des östlichen Deutschlands und das Hauptstück des Landes, das Markgrafthum Meissen mit seinem Wittenberg und Lipsk (Leipzig), das schon zu den Zeiten der Kreuzzüge in großem Rufe stand und durch einen bedeutenden Verkehr belebt ward k).

k) Leipzig, im fünften oder sechsten Jahrhundert von einem Nebenstamme der Slaven, den Serben, im Gau Scudici erbaut und im J. 1134 als

Als 1241 Hamburg und Lübeck den großen Verein der Hansa schlossen, Bremen beitrat und Braunschweig und Nürnberg zu Stapelplätzen auf der großen Heer- und Frachtstraße aus Italien nach Hamburg erklärt worden waren, da schloß sich auch das Lipsk dem Bündniß an. Dies ist der Anfang der ersten Periode seiner Wirksamkeit und seines Einflusses. In den vorhergehenden Kapiteln ist umständlich der Veranlassungen erwähnt worden, durch welche das regelmäßige Botensenden entstanden ist, auch das kaufmännische Leipzig nahm Theil daran, es sandte seine Briefboten zu Fuß und zu Roß nach Nürnberg, Augsburg, Braunschweig, Magdeburg, Hamburg, Dresden, Cöln an der Spree (Berlin), Prag und Wien, und erhielt dagegen von dort Boten, wie Bemerkungen in alten Handschriften und Chroniken der Städte melden.

Noch blühender und volkreicher wurde die Kauf- und Wehrstadt Leipzig, als durch die Reform des Königs Wenzel in Böhmen am 13. October 1409 fast alle ausländischen Lehrer und einige tausend Studenten die Universität in Prag verließen, in großer Anzahl nach Sachsen flüchteten und in ihrem Sammlungsort Leipzig die Universität gründeten. Diese Vereinigung vieler Fremden und der in die Nähe und Ferne ausgebreitete Handel vermehrten den Schriftwechsel, und dieser die Sendungsanstalten und Botenläufer. Letztere bildeten zu jener Zeit schon eine gewisse Art von Zunft und Abtheilungen, deren jede nur ihre besondern Wege ging, auf welchen diese Leute, als bekannt und sicher, Briefe und Päckchen bestellten, sammelten und zurückbrachten.

Dies war und ist — wie schon gesagt worden, — der ganz einfache Ursprung des Botenwesens, in der Folge, nach Ordnung und Regeln gestaltet, abusive Posten genannt.

Wehrstadt stark befestigt, durch die in der Meissener Umgebung angelegten ergiebigen Bergwerke und vom Herzog Otto dem Reichen (1157—1189) der Stadt bewilligten Märkte — jetzt Messen genannt — mächtig gehoben.

Der erste glänzende Zeitpunkt Sachsens trat mit Herzog Friedrich dem Streitbaren, aus dem Wettinschen Hause, ein. Er erhielt vom Kaiser Sigismund zu Ofen 1425 die Kurwürde mit sämmtlichen dazu gehörigen Ländern, zum Lohn für den dem Reichs-Oberhaupt geleisteten Beistand gegen die Hussiten. So ward Friedrich I. durch die Vereinigung der Länder Sachsen und Thüringen einer der mächtigsten Fürsten, dessen Spruch und Wille das Uebergewicht in Reichs-Angelegenheiten führten.

Kurfürst Albert Achilles (auch Ulysses genannt) von Brandenburg (1470—1486) verweilte entweder in seinem zweiten Staate Anspach-Bayreuth, oder am Kaiserlichen Hofe. Zwischen Berlin und seinem Aufenthaltsort ging monatlich 2 auch 3mal eine Landesherrliche Botenpost von Cüstrin durch Sachsen und zwar über Torgau, Eilenburg, Leipzig, Weißenfels bis Onolzbach (Anspach) 68 Meilen in 24 Tagen. So berichten die alten Urschriften der Anspachischen Regierungen. Einige noch vorhandene Botenzettel (im Berliner Postarchiv) enthalten die Tage und Stunden des Abgangs, der Ankunft und des Verweilens, den Namen des Boten, die Unterweges-Oerter und Zahl der Briefbunde, mithin beinahe alles, was, nach 400 Jahren, unsre jetzigen Post- und Stundenzettel enthalten müssen.

Friedrich III., (1486—1525) voll Einfluß auf Deutschlands Angelegenheiten, Stifter der Universität in Wittenberg, (1502) wohin er Martin Luther als Professor berief, lenkte durch sein kluges umsichtiges Benehmen bei der durch diesen im J. 1517 angeregten Kirchen-Verbesserung, die politischen Verhältnisse; dem hochherzigen großen Mann gebührt mit Recht der Name des Weisen.

Alle wichtigen, in die Staatsverfassung der Reichsfürsten damals eingreifenden Ereignisse erforderten eine schleunige Mittheilung der Nachrichten, Berathungen und Entschlüsse. Jene konnte nur durch reitende Boten bewirkt werden, welche die Briefe ihrer Fürsten überbrachten, wie die heutigen Couriere.

Außer diesen Kurfürsten gebührt aber auch deren Vettern, den Herzogen Albert und Georg, gleicher Ruhm, wegen der bessern Anordnung in dem Brief- und Botensenden, um eine schnellere Bestellung ihrer Regierungsschreiben, und einen lebhaftern thätigen Betrieb im Verkehr ihrer Unterthanen zu bewirken.

Denn, einigen Andeutungen in 3 Jahrhundert alten Urkunden zufolge, hat Herzog Albert Animosus (der Beherzte) zu Meissen — Stifter der Albertinischen Linie und jüngster Sohn des Kurfürsten Friedrich II. des Sanftmüthigen — während seiner Regentschaft, (1464—1500) besonders als Statthalter von Westfriesland, eigene Boten zu Fuß und zu Pferde bestellt, welche wechselnd — also Stationsweise — seine Schreiben und die der Regierungs-Behörden seiner beiden Gebiete, Meißen und Friesland, getrennt durch viele fremde Staaten, regelmäßig und schnell bestellen mußten.

Der Sohn und Nachfolger, Herzog Georg der Bärtige, welcher von seinem Vater die Statthalterschaft in Westfriesland in feudum (zu Lehn) geerbt hatte, und deshalb: „Römisch Kai„serlicher Majestät und des heiligen Reichs erblicher Gubernator „in Friesland" genannt wurde, wohnte größtentheils in seinem Residenzort Sluttorp (Schuttorf) in Friesland, um jede Meuterei der unruhigen Nation — nach ihrer Urväter Art, stets bereit zum Treubruch gegen die Staatsgewalt — sogleich mit Kraft dämpfen zu können. Die sanften gutmüthigen Meißner regierten sich selbst. Damit Georg aber mit seinem Erblande Meissen in ununterbrochener Verbindung stehen konnte, ließ derselbe im Jahr 1514 l) geregelte Botenritte nach Meissen und zurück einrichten. Jedoch, müde des Verdrusses mit dem widerspenstigen Volke und dessen Beschützern, den in der Hauptstadt Hoorn fortwährend versammelten böswilligen Landständen, überließ

l) nach einer Urkunde in den histor. Abhandl. des Geh. Just. Raths Curtius in Marburg, 1783.

überließ Georg die Erbstatthalterschaft und das ganze Land dem Kaiser Karl V. gegen baares Geld, wodurch Westfriesland wieder in Oesterreichs Besitz kam. Jene so gut eingerichteten Botenritte hörten hienach von selbst auf.

Diese Thatsachen überzeugen, daß lange vor der Errichtung der niederländisch-italienischen Post durch Franz von Taxis, (1516) kursächsische und kurbrandenburgische landesherrliche und städtische Arten von Posten vorhanden waren, ohne den Namen: Posten zu führen.

So ist durch die im Post-Archiv zu Berlin noch vorhandenen Amtsberichte erwiesen, daß schon lange vor 1550 und während der Regierung der beiden Kurfürsten Joachim I. und II. von Brandenburg, Botenposten von Cüstrin und Cöln an der Spree (Berlin) nach Wittenberg bestanden haben, von wo die Briefe durch kursächsische Briefboten nach Dresden, Leipzig, Wien, Heidelberg, Stuttgard, Schmalkalden, Augsburg, Nürnberg, Ulm ꝛc. ꝛc. auch für Kurbrandenburgische Rechnung weiter besorgt wurden.

Die Errichtung jener Taxisschen Post von Brüssel nach Wien und Italien hatte übrigens weiter keinen Einfluß auf das Botensenden in Sachsen und dem übrigen Deutschland, als daß die Benennung: Post — aus Frankreich herüber genommen — den Boten zu Fuß und zu Pferde beigelegt und nach und nach gebräuchlicher wurde.

In der Regel schickten die Obern ihre Schreiben an die Unter-Aemter, welche solche entweder durch eigene Fußboten bis an den Bestimmungsort besorgen ließen, oder von Stadt zu Stadt befördert wurden, wozu aber ein besonderer Befehl des Landesherrn nöthig war. Schickte Letzterer einen Hofbeamten mit Briefen ab, so mußten die Magistrate und Unterthanen Pferde zum Reiten, oder ein Fuhrwerk gestellen, auch Beide für solche Fälle stets bereit halten.

Die Reitpferde nannte man: Lehnklöpper, die bespannten Wagen aber: Dienstgeschirre, das Bereithalten beider hieß: Lehnspflicht, die Sorge des Gestellens gehörte zum Beruf der Kreisämter und unter diesen der Lehnrichter. Diese Zwangsdienste wurden vom Kurfürsten August im Jahr 1563 und dessen Nachfolger Christian I. vom 1. Januar 1592 an in einen jährlichen Erbzins verwandelt.

In den Zeiten der Reformation, der allgemeinen Gährung und der Gewaltschritte Karls V. gegen die protestantischen Fürsten waren der Schriftwechsel höchst wichtig und die Boten im steten Lauf. Es entstanden landesherrliche reitende und Boten-Posten im ganzen Deutschland. Die bedeutendsten darunter waren die von Cüstrin (in der Neumark) über Zinna nach Wittenberg — dem Ursprungsort der neuen Lehre, — von Wittenberg die Kursächsischen Landesboten (Posten) nach Dresden und Leipzig, von diesen beiden Städten nach Prag, Wien, Heidelberg und Kassel, auch die Post von Cüstrin über Lübben, Torgau, Eilenburg, Leipzig nach Weimar und ins Reich, wie Acten beweisen.

Wahrscheinlich wurde in diesen Zeiten eine Boten- (Post-) Ordnung herausgegeben, denn in der weit spätern Urkunde des Kurfürsten Johann Sigismund zu Brandenburg vom 20. Junius 1614 m) wird der frühern Boten-Ordnung gedacht, welche die Kurfürsten August von Sachsen (1553—1586) und Johann Georg von Brandenburg (1571—1589) im Jahre 1583 erneuert haben, folglich mußte vor dieser erneuerten schon eine ältere ergangen seyn.

---

m) Das Original im Post-Archiv zu Berlin, und vollständig abgedruckt in der Darstellung des Preussischen Postwesens von Matthias, Th. 1. S. 267.

§. 2.

Reitende Posten, Posthaus, Postamt und Postmeister.

Der Kurfürst August (1553—1586) — ein sehr gelehrter Mann fast in allen Fächern des Wissens, sogar mit Geist und Forschungsgabe im Theologischen — war mit unermüdeter Sorgfalt und mit Eifer Bedacht, die Landwirthschaft zu befördern und die Staats-Einrichtungen zu verbessern. Zu diesen Letztern gehörte, daß er die Postanstalten — im damaligen Sinn und dem Bedürfniß in jener Zeit angemessen — durch das Errichten mehrerer ordentlichen Boten-Gänge gründete, welche wieder in vielen Städten die Bildung von Briefsammlungen veranlaßten, die sich nach einigen Jahren in Postverwaltungen — jetzt Post-Expeditionen — verwandelten, ohne jenen unter Augusts Regierung noch nicht gewöhnlichen Namen zu führen.

So entstand gewissermaßen aus sich selbst ein geregeltes Postwesen, dessen Ursprungszeit darum nicht angegeben werden kann, weil, wie oben gesagt, alle Anordnungen aus zufälligen Umständen, Veranlassungen und an mehreren Orten allgemach hervorgingen, die eben so wieder als Folgen der Anordnungen des weisen Regenten anzunehmen sind. August ist also mit Recht als der Schöpfer des Postwesens in Sachsen zu betrachten.

Nach und nach beim Anwachsen der Briefpakete und deren Schwere, verrichteten die Fußboten den Dienst stets zu Pferde und wurden deßhalb Postreiter genannt. Als ein solcher landesherrlicher wird Salomon Felgenhauer im J. 1572 zuerst aufgeführt n). Zwei Jahr nachher, 1574 ernannte ihn Kurfürst August zum Postmeister in Leipzig, ließ demselben unterm 27. Mai 1586 eine ausführliche Bestallung ausfertigen und in derselben 200 Gülden Gehalt bestimmen. In der nämlichen Zeit lebte auch Daniel Winzenberger als Postverwalter oder Postbereiter in Dresden.

n) So sagt die Sammlung vermischter Nachrichten zur Sächsischen Geschichte

Das Amt beider Männer hatte jedoch bei weitem nicht die jetzige Form und Einrichtung, wenn gleich von ordentlichen Fußposten nach Hessen, Braunschweig rc. rc. geredet wird, und Kurfürst Christian I. unterm 10. November 1586 dem Schösser in Leipzig befiehlt, noch 2 Posten zum täglichen Dienst zu vereiden, und ihnen außer dem gewöhnlichen Meilengelde, als Lohn und Wartegeld, noch ein Paar Scheffel Korn zu reichen. Diese Botengänge waren nur auf die Besorgung der landesherrlichen Schreiben beschränkt, das Publikum konnte diese Anstalt nicht benutzen.

Nach Augusts Tode gerieth das Postbotenwesen etwas in Verfall. Der Stadtrath in Leipzig nahm sich jedoch der Sache an und bestellte eigene Boten, zu deren Besoldung die Kurfürsten Christian I. und II. (1586—1611) einen Beitrag zahlten, dafür aber auch deren Briefe portofrei gingen. Diese Posten dehnten sich bald bis Franken und Schwaben aus. Herzog Ludwig von Würtemberg meldet unterm 5. October 1592 seinem geliebten Freund, Vetter und Gevatter, dem Markgrafen Georg Friedrich in Onolzbach (Ansbach), daß eine Post (wahrscheinlich eine reitende) von Stuttgard durch Nürnberg nach Sachsen angelegt worden sey.

Vorzüglich sorgte der Magistrat für das Postwesen. Der aufblühende Verkehr bewirkte einen starken Briefwechsel, mithin ein stetes Ankommen und Abgehen vieler Boten vom In- und Auslande, die zerstreut in der Stadt herbergten. Dies erregte im J. 1595 die Aufmerksamkeit des Magistrats, der es dringend nöthig fand, jenen höchst störenden Uebelstand abzustellen und einen eigenen Versammlungs-Ort dieser Leute zu bestimmen. In dem 40 Jahr vorher erbauten Waagehause — die Safranwaage genannt — ward eine eigene Briefstube (Postcomtoir) einge-

---

im B. VII. S. 223 u. f. — Pütter und Fischer dagegen behaupten, daß Kur-Sachsen erst im Jahre 1574 eigene Posten errichtet habe.

richtet und darin, zum Abfertigen der Boten und Brief-Absender und Abholenden, der Martin Lange als Postverwalter und Vorstand der Anstalt eingesetzt.

Somit war eine förmliche Postverwaltung und das nachherige Ober-Postamt gegründet.

Der Nachfolger des Lange war im J. 1599 dessen Gehilfe Gallus. Im J. 1606 steht Siegmund Hübner als Postmeister in Dresden aufgeführt.

Leipzigs Handel hob sich mehr und mehr, seine besuchten Messen und der Zufluß einheimischer und ausländischer Kaufleute forderten aber auch eine Mehrzahl der Postbeamten und Postdienstgemächer, um die vielen Absender und Empfänger der Briefe abfertigen zu können. Die bisherige Brief- oder Botenstube reichte zu den Geschäften nicht aus.

Dies bewog den Magistrat, 1608, neben jenem Waagehause ein besondres Botenhaus (Posthaus) erbauen zu lassen, den Franz Peiligke zum Botenmeister, 30 Boten zum gewöhnlichen Dienst, und 10 Hilfs- oder Beiboten, sämmtlich vereidet, zu bestellen. Die Besoldung des Peiligke war auf 1 Pfennig für jeden Brief (abgehend, oder angekommen) bestimmt, und 3 Pf. für jedes Schreiben, das er durch seinen Botenknecht (Briefträger) dem Empfänger ins Haus schickte. Waren mehrere Briefe in einem Couvert, so mußte für jedes Loth 1 Pf. bezahlt werden.

Zugleich wurde in demselben Jahre 1608, unterm 4. Februar eine neue Boten-Ordnung bekannt gemacht. Sie trat den 3. März in Kraft und schildert die Verfassung des damaligen Postwesens. Die Boten mußten nämlich die ihnen vom Botenmeister aufgetragenen Reisen, gleichviel wohin, unweigerlich in Person verrichten und die Briefe in der besondern Büchse — dies Zeichen ihres Amts wie im Kurbrandenburgischen — fortbringen. Jeder Bote empfing für die Meile innerhalb Landes, jedoch nicht über 16 Meilen weit, 2 Groschen, ins Ausland 2 Gr. 3 Pf., und wenn er Tag und Nacht gehen mußte, 3 Gr.,

außerdem noch im Bestimmungsorte 2¼ Gr. täglich Zehr- und Wartegeld. — Jeder Brief wurde mit dem Vermerk der Abgangs- und Ankunftszeit in das Register (jetzt Post-Manual) eingeschrieben. — Zum Aufrechthalten der Ordnung und Bestrafen der Pflichtvergessenen hielten 2 Rathsherren, Botenherren genannt, jährlich 4 Gerichtstage, allemal am Sonnabend vor Trinitatis, Crucis, Lucä und Reminiscere.

Viele Course entstanden bald nach einander, wie z. B. 1603 und 1615, die höchst wichtigen reitenden und fahrenden Posten von Leipzig über Naumburg und Erfurt nach Frankfurt a. M.

So blieben die Verbesserungen der Postanstalten im raschen Fortgange, welchen besonders Kurfürst Johann Georg I. gleich nach seinem Regierungs-Antritt (1611) eifrig förderte, die unzureichend gewordenen Posten vermehren und in Leipzig statt des Botenamts ein Postamt errichten ließ. Der Johann Sieber ward zum Postmeister (also der Erste in der Reihefolge), und Vorstand mit 120 Gulden Gehalt aus der Renthei-Kammerkasse für die Besorgung der landesherrlichen Briefe bestellt und ihm die ganze Post-Einnahme für die Dienstverwaltung überlassen.

---

§. 3.

Kaiserlich Reichs- und Königlich Schwedisches Postwesen in Leipzig.

Kaiser Rudolph II. errettete im Jahr 1595, das sehr herunter gekommene Taxissche Postwesen vom Fall, indem er den Besitzer Leonhard von Taxis zum Reichs-General-Postmeister und Reichs-Freiherrn ernannte, die bisher Königlich spanisch-niederländischen Posten zu Reichsposten erklärte und deren Aufnahme den Fürsten Deutschlands sehr empfahl (s. Taxis Kap. 2. S. 116).

Kurfürst Christian II. von Sachsen und einige Reichsstände widersprachen der willkührlichen Handlung des Kaisers

vergeblich; denn Rudolph berief sich auf seine Macht, Befugniß und Reservat-Rechte — die Niemand kannte und die nur auf bloßes Bedünken und Vorgeben gegründet waren. Die Fürsten in Norddeutschland nahmen weiter keine Kenntniß von dem Vorgange, noch weniger von der erneuerten Empfehlung und dem Ansinnen des deutschen Oberhaupts, die Reichsposten in ihre Lande einzuführen; sie verbesserten vielmehr die eigenen Anstalten.

Am 27. Julius 1615, erschien dem Hause Taxis ein neues Glück. Kaiser Matthias ernannte den sehr bedrängten Lamoral zum Reichsgrafen und Reichs-General-Erb-Postmeister im deutschen Reiche — jedoch die Kaiserlichen Erbstaaten ausgenommen — und mit der Befugniß, seine Posten überall auszubreiten und einzurichten (s. Taxis Kap. 2. S. 118).

Fußend auf diese Berechtigung leitete der General-Postchef seine mit neuen Kräften begabten Anstalten nach allen Seiten, auch nach Sachsen hin, dessen Posten allerdings nicht mehr zureichten, die monatlich zunehmende Menge Briefe zu befördern. Dies steigerte zwar Lamorals Aufmerksamkeit, jedoch mußte die Ausführung seines Planes mit Vorsicht geschehen, weil der Regent Johann Georg I. sehr leicht zum Argwohn gestimmt, wohl gar gereizt werden konnte, den Antrag abzulehnen und in seinem Staate keine fremde Anstalt dulden zu wollen. Ueberdies standen am Kaiserlichen Hofe und bei den Reichsgerichten die Fürstenhäuser Sachsen, Brandenburg und Braunschweig in dem wohlbegründeten Rufe, daß sie sich um die Kaiserlichen Mandate wenig kümmerten und mit unbezwingbarem Eigensinn und unzweideutigen Widersprüchen, im Gefühl eigener Kraft, jedem Aufdringen fremder und Abbruch ihrer Gerechtsame entgegen strebten.

Aus diesen Gründen sandte Graf Lamoral den Einsichtsvollen und gewandten Reichs-Postmeister v. d. Birghden aus Cöln nach Dresden, um bei dem Kurfürsten dessen Einwilligung in das Errichten einer Reichspost-Verwaltung in Leipzig — in der Folge in allen Städten — auszuwirken, auch wünschte der Reichsgraf, daß der Kursächsische Stadt-Postmeister Sieber

die Verwaltung übernehmen möge. Ein solches Anerbieten war in der Regel der Schritt in ein neues Gebiet, um festen Fuß zu fassen und in solcher Vereinigung der Landesstelle mit dem Reichs-Postwesen die Unschädlichkeit einer fremdherrlichen Postanstalt zu verdeutlichen.

Der Kurfürst genehmigte den Antrag mit einigem Vorbehalt, Sieber ward zum Taxisschen Postdienst im ganzen Lande, eigentlich aber für den Cours von Leipzig nach Frankfurt a. M. vereidet, und unterzeichnete am 26. Junius 1616 den gerichtlichen Kontrakt, in welchem derselbe noch Botenmeister des Raths zu Leipzig genannt wird.

Der dreißigjährige Krieg wüthete fort, Handel und Gewerbe stockten, alle Gemeinschaft und Verbindungen im Inlande und mit den Nachbarn wurden gestört.

Der Kurfürst — geleitet von seinem Hofprediger Doctor Hoë und dieser vom Kaiser mit 10,000 Thalern gewonnen — neigte sich auf Oesterreichs Seite; da aber Tilly, der schreckliche Feldherr des katholischen Heeres, in Sachsen eindrang und dies Land wie herrenlos behandelte, ergriff Johann Georg die Gegenwehr, rief den Schweden-König Gustav Adolph zur Hilfe und ließ sein Heer sich mit dem Schwedischen vereinigen. Die Schlacht am 7. September 1631, bei Breitenfeld in Leipzigs Nähe entschied für den König und Leipzig ward besetzt. Zugleich erschien der Schwedische Feld-Postmeister Andreas Weichel, er errichtete eigenmächtig in der Stadt sein Postamt, zog alle Correspondenz, mithin auch die ganze Post-Einnahme, an sich, vertrieb die Taxisschen Post-Beamten, machte die Königlich Schwedische Post-Ordnung allen Einwohnern zur Befolgung bekannt und das Land sich zinsbar.

Die Erpressungen der wilden Gäste und Befreier wurden unerträglich. Johann Georg, entrüstet, daß Schweden, als

eine fremde Macht, sich in der Protestanten Sache die Ober-Direction anmaßte, welche dem Kurfürsten von Sachsen gebührte, verließ das Bündniß und versöhnte sich mit dem Kaiser (Ferdinand II), der sich schon längst bemüht hatte, seiner Feinde Zahl und Macht durch besondre Verträge zu mindern.

Der am 30. Mai 1635 in Prag geschlossene Friede brachte dem geplagten Sachsen nun Ruhe und den Besitz der Markgrafthümer Ober- und Nieder-Lausitz. Sie waren ein Geschenk und thätiger Dank Ferdinands für die Bundestreue und Hilfe gegen das aufrührische Böhmen, das 16 Jahr vorher (1619) den Kaiser des Throns verlustig erklärt und den Kurfürsten Friedrich V. von der Pfalz zu seinem Könige erwählt hatte.

Durch jenen Länderzuwachs breiteten sich nun Sachsens Gebiet und Posten bis Schlesien aus und die alten Handelsstädte Budissin (Bautzen) Zittau, Görlitz, Camenz, Löbau und Lauban brachten dem neuen Mutterstaat den reichsten Gewinn, denn sie hatten von den Kaisern und den Königen in Böhmen viele Privilegien und reichsstädtische Freiheiten erhalten und standen schon seit Jahrhunderten im Handel und Schutzverein mit Meissen und Dresden.

Nachdem Leipzig 1637, von der Schwedischen Besatzung war geräumt worden o), begehrte Graf Lamoral von Taxis, seine Posten wieder einführen zu können. Johann Georg, seine landeshoheitlichen Rechte beachtend, — welche 11 Jahr nachher der Münstersche Friede (1648) bestätigte und sicherte — versagte jedoch die Wieder-Aufnahme. Diese Verweigerung wurde wiederholt, als Lamoral, gleich nach dem Abschlusse jenes Friedens, seinen Antrag auf die Einführung des Reichs-Postwesens

---

o) Im J. 1642 rückten die Schweden von neuem in Leipzig ein. Der Feldmarschall Torstensohn bestellte sogleich nach des Stadt-Postmeisters Mühlbach Abreise, der nicht in Schwedische Dienste treten wollte, am 10. Julius den Johann Dickpaul zum Postmeister, welcher, Kraft der Obergewalt, das ganze Sächsische Postwesen als Königliches Eigenthum bis zum Abzuge der Schweden, 1650, beherrschte.

in Leipzig erneuerte und den halbvergessenen, 1636 entlassenen Kursächsischen Postmeister Sieber als Reichs-Postbeamten einsetzen wollte. Der Kurfürst verbat sehr ernst alles Einmischen in die Sächsischen Post-Angelegenheiten.

Dennoch ersuchte nach 4 Jahren, 1652, der Kaiser Ferdinand III. den Kurfürsten, den Taxisschen Beamten Lazarus Kittelmann zum Postmeister in Leipzig und Post-Inspector im Ober- und Niedersächsischen Kreise zu bestellen. Aber der Antrag wurde ebenfalls und für immer abgelehnt, weil der Eingeborne, Christoph Mühlbach, als Ober-Postmeister schon ernannt und beeidiget worden war.

---

§. 4.

Verpachtung der Posten. Post-Regale. Ober-Postmeister in Leipzig und deren Einrichtungen.

In den frühen Zeiten dachte man noch nicht daran, das Postwesen als eine einträgliche Staats-Anstalt zu benutzen, darum bezogen auch die Postverwalter die Einnahme.

Erst im Jahr 1633, erkannte man den finanziellen Vortheil in der Bereicherung des Postmeisters Johann Sieber in Leipzig, dessen feindselig gewordener Privatschreiber Burchhard Koch sich gegen das Kammer-Collegium erbot, das ihm zu verleihende Postamt ohne Besoldung zu verwalten, alle Kurfürstliche Schreiben portofrei befördern zu lassen und dennoch 500 Gulden jährlich Pacht zu geben. Sieber wollte dasselbe leisten, Koch, um seinen Brodherrn zu verdrängen, steigerte den Antrag auf 1500 Gulden, zu welcher Summe auch Sieber sich verstand, sie aber nie bezahlte, nach 3 Jahren sein Amt niederlegte und als Ober-Proviantmeister in Kaiserliche Dienste trat.

Nach dessen Abgange ernannte der Kurfürst Johann Georg I. drei Postverwalter, den Christoph Mühlbach, jenen Burch-

hard Koch und den Gabriel Gärtner, zur Leitung der Postgeschäfte, den Ersten, Christoph Mühlbach, aber zum Vorstand und Nachfolger des abgegangenen Ober-Postmeisters und verminderte die Pachtsumme auf jährlich 500 Thaler. Als Vorstand errichtete derselbe im Jahre 1652 reitende Posten von Leipzig nach Dresden und mehreren Orten, mit welchen aber keine Geldbriefe und Handpäckchen, wie bei andern geschah, befördert werden durften, und hob die nun überflüssig gewordenen Botenposten und Lohnkutschenfahrten auf jenen Coursen auf.

Die Post-Einkünfte mehrten sich von Jahr zu Jahr, daher die Rentkammer im Jahr 1654 den Post-Pachtzins auf 800 Thaler, und nach 4 Jahren, (1658) auf 1000 Thaler jährlich erhöhte.

In des den 7. October 1681 verstorbenen Ober-Postmeisters von Mühlbach p) Stelle trat der Kaufmann und Accisrath Gottfried Egger und pachtete das gesammte Postwesen für 1500 Thaler jährlich. Dieser rastlos thätige Mann fand bei seinem Amts-Antritt nur reitende Posten, das ganze Landes-Postwesen unzweckmäßig geordnet und in manchen Städten noch fremde Postverwaltungen, welche allerdings die Einnahme der inländischen schmälerten. Hauptposten gingen von Leipzig nur nach Dresden, Prag, Wien, Berlin, Nürnberg, Regensburg und Frankfurt a. M. Der Ertrag war unbedeutend und mußte so bleiben, weil Privatboten, Landkutscher und was sich sonst vom Brief- und Paketbestellen nährte, das gewohnte Handwerk unermüdlich trieben. Leipzigs Oertlichkeit an sich begünstigte dasselbe und die großen Handelsstraßen nach Nürnberg, Frankfurt und Hamburg, besonders das nahe Preussische Halle, erleichterten die Mittel, eine Defraudation unentdeckt begehen zu können.

Auf Eggers Antrag wurde diesem Abbruch durch die Verordnung vom 17. December 1681 gesteuert, daß alle Fuhrleute

p) Er war 1669 vom Kaiser geadelt und zum Kaiserlichen Reichs-Postmeister ernannt worden.

und Botenläufer die ihnen zur Bestellung gegebenen, oder von ausländischen Stadtboten überbrachten Briefe und Pakete in die Posthäuser liefern sollten. Dies Edict erklärte zugleich:

daß das Postwesen ein Ober-Hoheits-Recht,
folglich, ohne die mindeste Beschränkung,
ein landesherrliches Regale
sey.

Nur drei Jahr lebte der noch junge Mann in seinem Beruf, sein früher Tod am 10. Julius 1684 hemmte das Ausführen vieler großen Pläne.

Der Acciserath Wilhelm Ludwig Daser, ein gelehrter umsichtiger Mann erhielt die erledigte Stelle, welche wegen der Irrungen mit den benachbarten Poststaaten und veränderten Verhältnissen, sehr wichtig geworden war. Bei der Uebernahme des Amts zahlte der Ernannte nur 750 Thaler, von 1686 an, 1000 Thaler Postpacht. In demselben Jahre errichtete er die für Leipzigs Handel und für Reisende so wichtigen fahrenden Posten nach Hamburg, Nürnberg (in die Stelle des Stadtboten) und Frankfurt a. M. Der Mann hatte viele Feinde, die ihm Allerlei zur Last legten. Besonders bewirkte die Kaufmannschaft in Leipzig beim neuen Kurfürsten Johann Georg IV. durch dessen Günstling, den Grafen Ludwig Gebhard von Hoym, daß der Verfolgte sein Amt verlassen mußte. Auch der seit 8 Jahren erworbene beträchtliche Gewinn reizte den Rathsherrn und reichen Kaufmann Johann Jacob Kees aus Schwaben, im October 1691, der Kurfürstlichen Rentkammer 5000 Thaler jährlichen Pachtzins anzubieten. Daser wich dem Mehrbietenden, welcher mit dem Titel: Commerzienrath, die Leitung des gesammten Postwesens übernahm. Beide Männer wechselten einige Mal ihre Stellen, bis Kees sich zu einer Abfindung von 1000 Thaler an den Daser auf 6 Jahre verpflichtete.

Das erste Unternehmen des neuen Ober-Postmeisters war auf die Erlangung eines dem Zwecke entsprechenden Amtsgebäudes gerichtet, in welches zugleich auch Reisende aufgenommen werden

könnten, es ward daher im J. 1692 ein neües Posthaus erbaut. Seine nächsten Sorgen und Bemühungen gingen auf die Aufhebung der fremden Stationen im Sachsenlande. Die kurbrandenburgischen Postmeister in Wittenberg und Düben wurden entfernt, und in deren Stellen Sächsische Postbeamten eingesetzt, auch die fremdherrlichen Stationen aufgehoben, Landes-Unterthanen zu Postillonen angenommen und eigenthümliche Gränz-Postwechsel eingerichtet.

Rezesse wurden mit den benachbarten Ober-Postbehörden geschlossen. Zur Beschränkung des Privat-Botenwesens und zur Unterdrückung der Unterschleife fast aller Landkutscher erschien die Verordnung vom 20. Januar 1694, welche zugleich das Führen des Posthorns und Blasen auf demselben jedem Privatfuhrwerke untersagte.

---

§. 5.

Kur-Brandenburgische Postanstalten in Sachsen. Postverbindungen.

Schon im Anfange des siebzehnten Jahrhunderts unterhielt Kur-Brandenburg eine eigene Kanzlei-Botenpost (fahrend) von Berlin über Prag, Eger und Nürnberg nach Regensburg. Statt derselben übernahm am 30. Januar 1653 der Kursächsische Postmeister Christoph Mühlbach, nach seinem Vorschlage, das Absenden eines eigenen Boten wöchentlich einmal — Sonnabends — von Eger nach Regensburg und zurück, wofür derselbe wöchentlich 5 Thaler Porto und Botenlohn erhielt. Vom Januar 1660 an ging diese Post wöchentlich zweimal von Berlin über Saarmund, Treuenbriezen, Wittenberg und Düben nach Leipzig. Mit dieser Verlegung entstanden die Kur-Brandenburgischen Stationen in den Kursächsischen Städten Wittenberg, Düben, Leipzig, Merseburg und Naumburg. Jene drei

ersten zur Besorgung der Reichstags-Gesandtschaftspost zwischen Berlin und Regensburg und die zwei letzten für die fahrende Post von Halle nach Jena, auch mit Ausnahme Leipzigs, um die mit diesen Posten und den Brandenburgischen Postboten überbrachten Briefe in dem Orte zu bestellen, die weitergehenden Briefe aber durch kursächsische Postboten abzusenden.

Dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm (dem Großen) war durch den Westphälischen Friedensschluß von 1648, Art. XI., §. 6 das Herzogthum Magdeburg zuerkannt worden, dessen wirklicher Besitz jedoch erst nach dem Absterben des zeitigen Administrators und weltlichen Erzbischofs, Prinzen August von Sachsen erfolgen dürfe. Darum konnte der Kurfürst in dem Vertrage vom Julius 1662 wohl das Errichten kursächsischer Stationen und Postverwaltungen in dem noch nicht erhaltenen Magdeburgischen Lande und den freien Durchgang der reitenden Post von Leipzig durch Halle nach Braunschweig erlauben. Zugleich wurde eine fahrende Post von Berlin nach Leipzig angeordnet und dem Kurhause Brandenburg gestattet, einen eigenen Post-Factor oder Agenten, den Johann Abraham Ihle in Leipzig zu bestellen.

Dieser stand eigentlich in Eidespflicht als kursächsischer Postamts-Gehilfe und besorgte nicht nur das Abfertigen der Reichstags-Gesandtschaftspost zwischen Berlin und Regensburg, mit welcher auch Leipziger Briefe hin und zurück befördert wurden, sondern half auch in den Post-Expeditionen. Er sowohl, wie der Ober-Postmeister in Leipzig erhielten Besoldung von Kurbrandenburg, Letzterer in frühern Zeiten, wie Mühlbach und dessen Nachfolger Egger, 100 Thaler jährlich als Neujahrsgeschenk, welches in der Folge in ein festes Gehalt verwendelt wurde, alles für die Mühwaltung in den Brandenburgischen Post-Angelegenheiten.

Dies beweisen die in der General-Postkasse in Berlin noch vorhandenen Rechnungsbücher und der im Berliner Post-Archiv noch aufbewahrte Ausgabe-Etat für das Jahr 1689, bestätigt vom Kurfürsten Friedrich III. von Brandenburg (seit 1701

König Friedrich I. von Preussen) zu Cöln an der Spree (Berlin) den 18. März 1689, mit unterzeichnet vom Premier-Minister Eberhardt von Dankelmann.

In der Urschrift steht:

70. Daniel Müller Postmeister in Wittenberg 40 Thlr.
71. Christian Brause „ „ Düben . 30 „
74. Wilhelm Daser „ „ Leipzig bekombt zur jährlichen Besoldung . . . . . . 100 „
75. Johann Abraham Ihle, Factor zu Leipzig hat den 25. Theil der Postgelder in Leipzig und daneben noch jährlich . . . . 100 „
76. Daniel Müller, adjungirter Faktor zu Leipzig bekombt jährlich . . . . 100 „
77. Hanns Bertram Postmeister zu Kalbe u. s. w.

Außerdem werden die Postverwaltungen in Zeitz, Wieseke, Merseburg, Naumburg und Jena als Brandenburgische besoldete Stationen, Behufs der oben genannten Gesandtschafts-Post aufgeführt.

Jene Factore überschritten aber in der Folge die Gränzen ihrer amtlichen Bestimmung; sie sammelten in ihrem Wohnort Briefe und Pakete und entzogen dadurch den Landesherrlichen Posten das Einkommen. Auf den Vorschlag des Kammer-Präsidenten L. B. von Hoym in Dresden wurden mehrere Posten angelegt, dadurch der Geschäfts-Umfang der Post-Factore von selbst beschränkt und deren Entbehrlichkeit im J. 1692 bewirkt.

Dies Verdrängen übte Sachsen als eine Vergeltung aus. Friedrich Wilhelm der Große hatte nämlich, dem Münster-Osnabrücker Friedensschluß von 1648 gemäß, 1680 gleich nach dem Absterben des Administrators, Prinzen August von Sachsen, das Herzogthum Magdeburg übernommen, die darin amtlich wohnenden kursächsischen Postverwalter entfernen und den fremdherrlichen Cours von Leipzig über Halle nach Braunschweig aufheben lassen und zwar mit Recht.

Denn es mußte allerdings befremden, daß Sachsen die in seiner Postkleidung betroffenen Postillone für Kaiserliche Reichs-Postreiter ausgab, die Herzoglich Braunschweigische Regierung dagegen in einem Schreiben vom 30. August 1683 eben diese Reiter als ihre Fürstliche Landesherrlichen Postillone reclamirte. Bei diesem Widerspruch verblieb der Kurfürst bei seinem Willen, keinen fremden Posten den Durchgang zu erlauben. Um die Verbindung Leipzigs mit Braunschweig, Lüneburg, Hamburg und Bremen beizubehalten, verlegte Sachsen die Postroute über Merseburg nach Quedlinburg — dies damals noch unter Kursächsischer Schutzherrschaft — und knüpfte hier die Post an die Reichspost aus Braunschweig an.

Im Jahr 1693 trug der Kurfürst Friedrich III. von Brandenburg — nachmals König Friedrich I. von Preussen — auf eine Universal-Vereinigung der Posten beider Kurstaaten an, hob die fahrende Post von Berlin nach Wittenberg auf und verlegte diesen Cours über Zerbst nach Halle, ließ auch eine eigene reitende Post von Halle über Halberstadt nach Braunschweig veranstalten, um die Leipziger und Böhmische Correspondenz auf diesen Cours zu leiten. Diesem Leipzigs Handel bedrohenden Abbruch vermochte Sachsen nur dadurch vorzubeugen, und zugleich den Leipzig-Berliner Cours aufrecht zu erhalten, daß es im Mai jenes Jahrs 1693 einen Postmeister in Wittenberg, den Johann Balthasar Zimmermann, bestellte und eine fahrende Post von Dresden nach Wittenberg errichtete, die sich hier an die Leipzig-Berliner und in Dresden an die über Prag nach Wien anschloß. So war denn ein fast gerader Postenlauf von Berlin durch Sachsen nach Böhmens und Oesterreichs Hauptstädten entstanden.

Nach manchen Verhandlungen zwischen den Sächsischen und Brandenburgischen Bevollmächtigten — welche die Vortheile ihres Staats nicht schmälern lassen wollten — kam auch 1697 eine fahrende Hauptpost von Leipzig über Cöthen (bis hier für kursächsische Rechnung) und Magdeburg nach Hamburg in Ausführung. Sie war bestimmt, die Briefe und Sendungen aus Oester-

Oesterreich, Böhmen und Sachsen nach den Handelsstädten an der Nordsee, nach Holstein, Dänemark, dem ganzen Norden und so zurück zu befördern. Ihrer ist im Kap. 3, Preussen, S. 224. umständlich gedacht worden, da sie der Ursprung eines lange gedauerten Zwistes und Abbruchs gewesen ist.

Seit vielen Jahren pflogen die beiden Kurstaaten Sachsen und Brandenburg wichtige Unterhandlungen, um die beiderseitigen Postverhältnisse zum gemeinsamen Vortheil festzusetzen. Am 2. December 1699 hatten endlich die Postchefs, der Kursächsische General-Erb-Postmeister v. Flemming in Dresden und der Kurbrandenburgische Staats-Minister v. Schmettau in Berlin, einen bündigen Rezeß über nachfolgende Punkte abgeschlossen:

> Vereinigung der beiderseitigen Posten auf den bestimmten Gränzstationen in Cöthen, Großkugel (jetzt Skeuditz), Wittenberg und Zerbst — Fortdauer der brandenburgischen fahrenden Post von Halle über Merseburg und Naumburg nach Jena. Sachsen übernahm das Weiter-Befördern der Gesandtschafts-Post zwischen Berlin und Regensburg und zwar von Halle bis Bayreuth unentgeldlich.

Der König August bestätigte diesen Rezeß den 17. Januar 1700, dem zugleich ein Neben-Vertrag angehängt war, wie es mit der Besorgung der von Leipzig über Quedlinburg und Halberstadt und Braunschweig nach Hamburg und Bremen gehenden Reichspost gehalten werden sollte. Die Factorschaft des Ihle in Leipzig hatte längst aufgehört.

---

§. 6.

Ober-Postbehörde für ganz Sachsen, Erb-General-Postmeister.

Die vielen und bedeutenden Postanstalten des Inlandes, noch mehr die höchst wichtig gewordenen Verhältnisse mit den Nach

bar-Poststaaten forderten dringend das Errichten einer für sich handelnden Ober-Postbehörde, an welche man sich wenden, deren Kraft und Standpunkt alle Schwierigkeiten sogleich beseitigen und das Sachdienliche anordnen könne. Beschränkt im Wirken und in der Macht vermochte jedoch das den übrigen Postämtern fast gleichgestellte Ober-Postamt in Leipzig nicht, den Zweck zu erfüllen. Man erkannte dies und die dringende Nothwendigkeit, eine solche Ober-Behörde anzuordnen, von welcher jede Post-Angelegenheit mit vollständiger Sachkenntniß erwogen, geleitet, festgestellt, die rechten Maßregeln angewendet und die so blühende Staats-Anstalt, wie das Postwesen schon damals war, unter Aufsicht gehalten würden.

Kurfürst Johann Georg IV. genehmigte daher in dem Edicte vom 24. Februar, und der Tax- und Post-Ordnung vom 13. und 19. Mai 1693 §. 2 die Bestimmung

des Ober-Postamts in Leipzig zur Ober-Post-behörde des Kurstaats,

welcher alle Landes-Postanstalten und Postbeamten in allen Post-Angelegenheiten untergeordnet seyn sollten, und welche das gesammte Haupt-Postkassen- und Rechnungswesen zu besorgen habe.

Jene Gesetze enthalten zugleich die gegenseitigen Verpflichtungen des Publikums und der Postbeamten, eine sehr ausführliche Nachweisung der Portosätze für Brief-, Geld- und Paketsendungen und sehr bestimmte Vorschriften wegen der Reisen mit den ordinären und Extra-Posten — wegen Hilfsleistung der Unterthanen bei Unfällen der Posten — Ausweichens der Privat-Fuhrwerke beim Begegnen — Gebrauchs der Postkleidung und Postzeichen im Dienst — Unterlassens und Bestrafens der Post-Unterschleife und sittlichen Betragens gegen die Postbeamten.

Durch diese landesherrlichen Verfügungen waren nun ein für sich regierendes Post-Departement eingeführt und die Abgaben der Correspondenten und Reisenden geregelt und bestimmt worden.

Es scheint, daß man dem Ober-Postmeister Kees die Alleinherrschaft nicht überlassen konnte oder mochte, denn nach 4 Jah-

ren, 1697, wurden denselben ein Gehilfe in der Ober-Postverwaltung, der sehr verdienstvolle Christian Leonhardi zugeordnet und der früher entlassene Daser als Accisrath und Ober-Postaufseher (Inspector) angestellt.

Nach dem Absterben Johann Georg IV. (1694) folgte sein Bruder Friedrich August in der Regierung, der, um König von Polen zu werden, 1697 zur römisch-katholischen Kirche übertrat.

Diesem Monarchen gefiel es, das ganze Postwesen dem General-Major — nachmals General-Feldmarschall — Geheimen Rath und Kriegs-Präsidenten, Jacob Heinrich Grafen von Flemming mit der Würde eines Erb-General-Postmeisters und Chefs aller Postbeamten zu verleihen.

Das Cammer-Collegium trat hierauf seine bisherige Ober-Regierung des Postwesens, nach der Bekanntmachung vom 29. März 1698, ab. Die ganze Würde enthielt indessen nur eine prunkende Hof-Charge, ihr Inhaber herrschte nur dem Titel, nicht dem Wesen nach. Persönliche Verhältnisse drängten den Beglückten — bald nachher zum General-Lieutenant erhoben — nach 2 Jahren (1700) der Erb-Belehnung zu entsagen, solche seinem Bruder, dem General-Major Joachim Friedrich v. Flemming zu überlassen, und das Postwesen für 160,000 Thaler an den König zu verkaufen. Er behielt sich 1000 Thaler Pension, den General-Postmeister-Titel und noch einige Vortheile vor.

Aber wegen der höchst lästigen und weitläuftigen Connexionen mit seinen zudringlichen Gläubigern überließ der Großwürdenträger auch die Hofcharge als Titular-Erb-General-Postmeister mit allen Emolumenten für 200,000 Thaler dem Kammer-Kollegium. Dies dagegen trat dem Ober-Postmeister Jacob Kees — welcher jene Summe durch Zurückgabe eines Wechselbriefes des Grafen von Flemming bezahlte, — und zur Bezahlung jener

160,000 Thaler Kaufgelder 30,000 Thaler hergegeben hatte, das gesammte Postwesen auf 6 Jahr ab, wofür derselbe 12,000 Thaler Pachtzins entrichtete.

---

§. 7.
Uebersicht des Posten-Zustandes im Jahr 1700.

Der Rückblick am Schlusse des siebzehnten Jahrhunderts zeigte dem Staate Sachsen seine erlebten Umwandlungen, die mächtigen Fortschritte in der Kultur, den gewonnenen Einfluß auf Handel und Gewerbe und die Erweiterung seines Gebiets. Außerdem bekundeten die Schöpfung vieler Staats-Anstalten, die angeknüpften Verbindungen und die Verbreitung seiner Posten im Innern und nach dem nahen und fernen Auslande den Lohn seines Strebens nach Wohlstand und dieser zeigte sich gesichert durch die geschlossenen Postverträge mit Taxis am 10. October 1692 — mit Polen, wegen des Courses über Breslau nach Warschau, den 19. September 1694 — mit Oesterreich am 26. August 1697 und mit Kur-Brandenburg den 2. December 1699. Alles seit kaum 50 Jahren gegründet und ausgeführt.

So gingen schon im Jahr 1700 aus Leipzig, diesem Hauptpunkt aller Postanstalten des ganzen Landes, diesem Vereinigungs- und Ausgangs-Ort aller Course, wöchentlich 2 fahrende Posten und 1 reitende nach Dresden, — 2 fahrende und reitende über Erfurt nach Frankfurt a. M. — 3 reitende nach Braunschweig, Hamburg, Lübeck, Bremen und Holland — fahrende und reitende über Hof nach Nürnberg — fahrende Posten nach Berlin, Halle, Annaberg, Breslau, Freiberg, Schneeberg, Sorau, Zerbst und über Magdeburg nach Hamburg rc. rc.

Welch eine Zahl in jener Zeit! Zusammen 32 fahrende und 8 reitende Posten, alle nur allein aus Leipzig abgegangen, in jeder Woche zweimal, mithin 80 Posten am Schlusse des Jahr-

hunderts. Unter diesen enthielt die längste Courslinie innerhalb Landes 53¼ Meile von der schlesischen Gränze über Budissin, Leipzig und Langensalze bis an das hessische Gebiet.

---

§. 8.
Verwaltung und Fortschreiten in den Verbesserungen.

Der Diensteifer und die Bemühungen des Ober-Postmeisters Kees in den so vortheilhaften Postanlagen wurden durch die Bestellung seines Sohnes zum Nachfolger belohnt. Die fahrenden Posten von Leipzig nach Kassel — von Dresden nach Lübben — von Leipzig über Naumburg nach Erfurt — die Verlegung der Post über Grimma — die reitende Post nach Sondershausen und Nordhausen — die fahrende nach der Niederlausitz — die reitende von Erfurt nach Arnstadt und die Errichtung eines kursächsischen Postamts in der Reichsstadt Mühlhausen waren seine letzten Werke. Außer diesen Anstalten war durch seine Vermittelung der nachtheilige Zwiespalt mit Taxis in dem Rezeß vom 15. Januar 1703 beseitiget worden. Der verdienstvolle Mann starb den 20. September 1705.

Sein adjungirter Sohn, der Rathsherr und Hofrath Johann Jacob Kees übernahm die Verwaltung des Ober-Postamts und die Leitung des gesammten Postwesens mit der Benennung: Kurfürstlicher Commerzien-Rath und gegen Entrichtung eines Pachtzinses von 12,000 Rthlr. und eines Vorschusses von 200,000 Rthlr., worüber der König eine Versicherung ausstellte (s. §. 6).

Sein erstes Geschäft war die Einführung der Postkutschen und zwar zuerst von Leipzig nach Dresden und der Ankauf des Gräflich Cöselschen Gebäudes zu einem Posthause für 16,000 Thaler. Seine andern Unternehmungen hatten jedoch keineswegs den glücklichen Erfolg wie die seines Vaters, der sich nie in weit

aussehende Pläne einließ. Manche Widerwärtigkeiten und wahrscheinlich einige Winke von oben herab bewogen diesen Postchef, seinem Landesherrn und dem Kammer-Collegium das gepachtete Postwesen am 1. Julius 1712 zurück zu geben und die Verwaltung des Ober-Postamts nieder zu legen. Kees ward mit nur 150,000 Thaler — statt der von seinem Vater durch den v. Flemmingschen Wechsel vorgeschossenen 200,000 Thalern — abgefunden, ihm der Titel: Hof- und Justizrath als Zugabe ertheilt und das ganze Landes-Postwesen der Kammer zur Ober-Aufsicht wieder übertragen. Dem schon im J. 1697 zum Gehilfen in der Postverwaltung bestellten Ober-Post-Commissar Christian Leonhardi ward die allgemeine Leitung und Beaufsichtigung der Postanstalten überlassen.

Um dieselbe Zeit kam auch die seit Jahren verabredete fahrende Post zwischen Dresden und Berlin zu Stande. Vor jenem Jahre 1712, besorgte eine sogenannte Post- und Landkutsche q) aus dem Gränzstädtchen Baruth die Gütersendungen zwischen Berlin und Dresden. Ein Lohnfuhrmann aus Lübben gab sich unverdrossen die Mühe, jene Postkutsche zu beeinträchtigen, um sich redlich zu ernähren. Er beförderte nämlich Briefe, Personen und Pakete nach und aus der Lausitz, nach Dresden und Berlin; Einrede und Widersprüche waren von den Obrigkeiten nicht zu befürchten, weil der Fuhrherr es mit den Zahlungen für ihre Sendungen eben nicht genau nahm und in jener guten Zeit die Gewerbefreiheit schon als Gesetz bestand.

Das Unsichre und Unschickliche, nebst dem Abbruche durch beide Fuhrwerke veranlaßte beide Ober-Postbehörden, in Leipzig und Berlin, gemeinsam eine bessere Einrichtung zu treffen und durch die Veranstaltung einer fahrenden Post zwischen beiden Residenzstädten den Eingriffen in das Post-Regale zu steuern.

---

q) Postkutschen. Deren Verfassung s. Kapitel 3. Preussen, S. 227.

§. 9.

Post-Ordnung und neue Einrichtung im Postwesen.

Sachsens Postwesen war nun wohlgeordnet, die Anstalten zeigten den großen Nutzen ihrer Einrichtung, die Posten im Innern des Landes und nach den Nachbarstaaten gingen ungestört. Manches hatte sich anders gestaltet, darum mußten denn auch auf den gegenwärtigen Zustand passende Vorschriften gegeben werden, welche in der neuen Post-Ordnung vom 27. Julius 1713 vereinigt wurden; ein Werk jenes Ober-Postmeisters Leonhardi, was sich über alle Gegenstände des damaligen Postwesens verbreitet und die Grundlage aller nachfolgenden Verfügungen geworden ist.

Dies Post-Gesetzbuch umfaßt in gedrängter Kürze die Bestimmung der Gerichtsbarkeit, der Befugnisse und Dienstpflichten der Postbeamten — das Befahren der Wege — das Ausweichen der Privat-Fuhrwerke — das schleunige Oeffnen der Thore und Schlagbäume beim Ankommen der Posten — die Begränzung des Gewerbes der Boten und Lohnfuhrleute und die Obliegenheit Beider gegen das Postwesen — die Pflichten der Reisenden — die Bestrafung der Unterschleife — die Bedingungen der Gewährleistung und des Ersatzes — die Vorschriften wegen der Courier- und Stafettensendungen — Extrapostfahrten — und über die Pflicht des Hilfeleistens aller Orts-Obrigkeiten und eines jeden Unterthanen bei einem den Posten zugestoßenen Unfall.

Schon diese Inhalts-Anzeige einiger das Publikum angehenden Vorschriften gewährt die Ueberzeugung von der Trefflichkeit des eingerichteten damaligen Postwesens.

Um diese Zeit entstanden zwei in der Folge sehr wichtig gewordene Postcourse in Norddeutschland, ausgehend aus Leipzig und sich dort wieder endigend, und zwar die fahrende Post

von Leipzig über Kassel und Münster nach Holland,
und
die von Leipzig über Braunschweig nach Hamburg, Gelbe Kutsche genannt.

Beide von dem im J. 1684 verstorbenen Ober-Postmeister Egger eingeleitet. Dem Leonhardi war die Ausführung vorbehalten, den ersten, als den damals wichtigsten Cours in Norddeutschland, und noch bestehend, einzurichten. Umsichtig schloß er Societäts-Verträge mit den betheiligten Ober-Postbehörden in Kassel, Münster und Arnheim. Da jedoch das sächsische Thüringen — durch dessen ganzen Länge beide Course gingen und noch gehen — dem Staate Preussen zu Theil geworden ist, mithin Sachsens Einfluß, Antheil und Besitz größtentheils aufgehört haben: so kommt das Geschichtliche beider Course in dem Kapitel 3. Preussen, §. 20., S. 214 und im Kapitel 6. Braunschweig vor.

Nur bis 1715 waltete der verständige Mann zu seines Vaterlandes Wohl durch höchst zweckmäßig eingerichtete Postanstalten, besonders durch heilsame Verordnungen. Nach seinem Absterben übernahm der Hofrath Paul Vermehren die Verwaltung des ganzen Postwesens. Er bewirkte im J. 1721 das geometrische Vermessen sämmtlicher Poststraßen, und vereitelte mit unwiderlegbaren Gründen die Verlegung des Ober-Postamts von Leipzig nach Dresden. Verfolgung und Verdruß in der Amtsführung beförderten den Tod des wackern Mannes im J. 1729. Seine Stelle wurde gemeinschaftlich von drei Ober-Postbeamten bis 1731 verwaltet.

In demselben Jahr 1731 erhielt die Ober-Postbehörde in Leipzig die jetzige Verfassung, nach welcher der Ober-Postamts-Director mit zugeordneten Räthen, diese früher mit dem Titel: Ober-Post-Commissarien, seit 1817 mit der Ehrenbenennung: Ober-Postamts-Räthe,

ein Landes-Collegium

bildet, welches die Aufsicht und Leitung des gesammten Postwesens führt und dem Finanz-Ministerio in Dresden untergeordnet ist.

Die Gräuel des siebenjährigen Krieges und die Bedrückungen der feindlichen und befreundeten Heere hatten, im moralischen Sinn, besonders die niedre Klasse der Postbeamten so verwildert und verderbt, daß sie, bloß auf ihren alleinigen Gewinn bedacht, unbekümmert um Redlichkeit, Ordnung und Befolgung der Vorschriften, von den Reisenden gewaltsam Geschenke erpreßten, die Posten nach Gutdünken und Eigenwillen fortbrachten und auf den Stationen, in den Postämtern und unterweges in den Wirthshäusern viele Stunden verweilten. Selbst viele der vorgesetzten Postmeister und Postverwalter erlaubten das Mitnehmen uneingeschriebener Reisenden (blinden Passagiere), oder wollten dies Vergehen nicht bemerken, ließen den Extrapost-Reisenden mehrere Pferde aufdringen und unterstützten die Plackereien und den Frevel ihrer Untergebenen. Dies Verderben ward durch die Verordnung vom 27. October 1763 gehemmt, dem Uebertreter Dienstentsetzung und Festungsbau-Strafe angedroht, und somit die Ausübung der Amtspflichten hergestellt.

Die Geschichte der bis zum Ende des vorigen und im jetzigen Jahrhundert entstandenen Postanstalten und wesentlichen Veränderungen verzweigt sich zu sehr in die der Nachbarstaaten, um hier in das Einzelne eingehen zu können. Ueberdies beruhen das Daseyn neuer und das Fortbestehen einiger vorzüglichen Anstalten

zum Theil auf Staatsverträgen, deren Bekanntmachung nicht hieher gehört.

Eben so würde das Vorgetragene dem Nicht-Postbeamten, wohl auch manchem Postgeiste, dennoch entbehrlich scheinen, wenn gleich das Besondre einiger Course in ihrem Entstehen, Zweck und Fortgange unterhaltend seyn möchte. Zudem ist durch die eingetretenen Staaten-Verhältnisse und die Veränderung mancher Länder-Besitzungen gar Vieles theils umgeschaffen worden, theils nicht mehr vorhanden, wie z. B. die Fahrposten über Kassel und Münster nach Holland und der Gelben Kutsche, von welchen beiden in den Kapiteln Preussen und Braunschweig gesprochen wird.

---

§. 10.

Postwesen im jetzigen Jahrhundert.

Leipzig wird auf immer der Glanzpunkt in der neuesten Weltgeschichte bleiben. Denn in seinem Innern und auf seinen Fluren ward am 18. October 1813 der dreitägige Kampf für Deutschlands, Italiens, Spaniens und Portugals Freiheit und deren Fürsten Rechte, vollbracht. Darum bezeichnet die denkwürdige Benennung: Völkerschlacht bei Leipzig, die That und den errungenen Sieg.

Als zwei Jahr nachher, 1815, durch die letzte Schlacht bei la belle Alliance und Waterloo am 18. Junius, und durch die Verbannung Napoleons nach St. Helena, der Friede in unserm Vaterlande, dem herrlichen biedern Deutschland, wieder gegründet, die Ruhe heimgekehrt war, da begann denn auch das längst ersehnte hochnöthige Umformen veralteter, gar nicht mehr passender Einrichtungen, herbeigeführt durch Zeitumstände, veränderte Gebiets-Eintheilung und andre Regentschaften.

So auch beim Postwesen, das in seiner abgelebten Verfassung und in dem eigenthümlichen festgehaltenen Schlendrian,

nach der Urväter Weise, nicht ferner fortdauern konnte. Denn es gehörte

im ganzen Mittel- und Norddeutschland

z. B. durchaus zur Ordnung und zur Regel, daß alle Postillone beim altherkömmlichen zweistündigen Fahren auf 1 Meile in nur etwas sandigen Wegen, muthig beharrten, ihr weltkundiges Gemüthliche im Ausdruck und Benehmen unverändert fortpflanzten, unterweges keinem Schenkwirth ihren Zuspruch verweigerten, und von ihren Brodherren die Versäumnißstrafen bezahlen ließen. — Man fand darin gar nichts Besonderes, daß die Weit-Reisenden in den auf den Achsen liegenden Wagen-Archen allmählig an das Zermalmen ihrer Glieder gewöhnt wurden — und — was dem Ganzen ein Leben gab, — daß, frühmorgens schon begeistert, die Postamtsboten, Postillone und manche im Executor- und Soldatenton wohl eingeübte Schirrmeister und Conducteurs in der Gabe des faßlich-bündigen Antwortens wetteiferten, wenn man für eine kleine Mühwaltung oder eine Anfrage den Dank nicht vorher baar in die dargebotene Hand drückte. Von diesem Allen sind wir Alten aus jener Zeit, glaubhafte Zeugen.

Für die Postanstalten selbst gehörte z. B. das richtige Anschließen der Posten an einander und an die benachbarten, schon zu den höchst seltenen Kunstwerken. Rühmlich sey dagegen des zwei-, vier- auch sechsstündigen Verweilens der weitergehenden Posten auf den meisten Stationen gedacht; es geschah aus Vorsorge und Nothwendigkeit, damit jeder Angekommene sich erholen, den etwas theuren Imbiß nicht übereilt genießen, das Merkwürdige jedes Orts mit Muße auswendig lernen und die Besänftigung der aus dem Postwagen herstammenden Gliederschmerzen, gemächlich abwarten konnte.

Alle hier benannten und verschwiegenen Grund-Verfassungen der Postsitten und Gebräuche im alten Styl und Gepräge verschwanden allgemach seit dem gehaltvollen Unterrichte Napoleons und seiner Militär- und Finanz-Gehilfen. Wer mag nun widerstreiten, daß der Herrschergeist jenes Mannes sogar auf

das Postwesen Deutschlands gewirkt und in dasselbe andre Moden eingeführt habe?

Auch Sachsen nahm eine Umänderung seiner Post-Einrichtungen vor, in gleichem Schritt mit dem Nachbarstaate Preussen, obgleich sein Landgebiet durch die Abtretung so bedeutender Ländertheile, wie Thüringen, die Niederlausitz und als Folge zugleich aller Postanstalten, höchst schmerzlich geschmälert worden ist.

Die eingeführten höchst bequemen und zierlichen Eil- oder Schnell-Postwagen, die bedeckten Packposten und Beiwagen, die gemächlichen Diligencen und die sogenannten ordinären Postwagen — die chaussirten Straßen auf den Haupt- und den meisten Neben-Coursen, namentlich auch die nach den Böhmischen Badeörtern Töplitz, Karlsbad und Eger — die genau zutreffenden Postverbindungen mit dem Auslande und die Vermehrung der Posten zum öftern und schleunigen Befördern der Reisenden, des Briefwechsels und der Paketsendungen, bekunden, wie die Fortschritte nur allein zum Besten und Vortheil des Publikums geschehen sind.

Die hier folgende Uebersicht der Post-Einrichtungen wird von dem Vorhandenen überzeugen.

Im gesammten Königreich bestehen jetzt

1 Ober-Postamt, das in Leipzig, zugleich als Landes-Collegium in allen Post-Angelegenheiten,
1 Hof-Postamt, das in Dresden,
37 Postämter,
75 Post-Expeditionen,
48 Posthaltereien oder Stationen.

---

162 Postbehörden, sämmtlich dem Ober-Postamt in Leipzig untergeordnet.

Aus Leipzig, der Haupt-Poststadt des Königreichs gehen ab

wöchentlich

17 Reitposten,
29 Eilpostwagen oder Schnellposten,
10 Diligencen,
24 Pack- oder gewöhnliche Fahrposten,

mithin 80 Posten, rechnet man hinzu eben so viel ankommende, so werden

in jeder Woche 160 Posten

besorgt.

Aus Dresden, der Haupt- und Residenzstadt des Königreichs gehen ab

wöchentlich

17 Reitposten,
19 Eilpostwagen oder Schnellposten,
10 Diligencen,
28 Pack- oder ordinäre Fahrposten,
3 Postboten,

77 Posten, hiezu eben so viel ankommende, betragen zusammen

in jeder Woche 154 Posten.

Wie in Wien, Berlin, Paris ꝛc. besteht seit 1829 auch in Dresden

eine Stadtpost,

welche mit geringen Abweichungen, denen in vorbenannten Städten gleich eingerichtet ist, und die Briefe täglich fünfmal austheilen läßt. Funfzehn Briefsammlungen in den Stadtbezirken stehen mit dem Haupt-Postcomtoir in Verbindung.

Im Allgemeinen.

Mit den **Eilpostwagen** werden Geldbeträge bis 100 Thaler in Gold oder Papiergeld, 50 Thaler in Silber und Handpakete von 6 bis 8 Pfund schwer, versendet. Der Reisende bezahlt resp. 8 und 9 Groschen in Courant für die Meile mit 30 Pf. freiem Reisegepäck, Postillon-Trinkgeld wird nicht entrichtet.

Für einen Platz in den **Diligencen** werden 6 Gr. Personengeld für die Meile gegeben, 30 Pf. Gepäck sind frei. Der Postillon erhält 1 Gr. Trinkgeld auf die Meile.

Bei den **bedeckten** oder **ordinären Postwagen** ist das Personengeld auf 5 Gr. für die Meile mit 50 Pf. freiem Reisegepäck bestimmt, und auf 4 Gr., wenn der Reisende nur 10 Pf. Fracht mit sich führt. Auch gebührt dem Postillon 1 Gr. Trinkgeld auf die Meile.

Nur bei denjenigen Seitenposten, welche von keinem Conducteur oder Schaffner begleitet werden, haben die Reisenden selbst auf ihre Sachen zu achten; auf den Coursen aber, auf welchen Jenen das freie Gepäck und dessen Ueberfracht zur Verpackung übergeben wird, müssen diese Begleiter für den Verlust haften.

Geht ein **recommandirter** Brief auf der Post verloren, so werden dem Absender 10 Thaler als Entschädigung ausgezahlt.

Die Post-Taxen für Briefe, Gelder und Pakete bestimmt die „Allgemeine Königlich Sächsische Post-Taxordnung vom 3. December 1822".

Die in Sachsen geltenden gesetzlichen Bestimmungen für das Befördern der Extraposten und Couriere enthält das Extrapost-Reglement vom 6. März 1822.

In allen Poststationen und in den Gasthöfen, wo die Post-Reisenden speisen, liegen Beschwerden-Bücher, in welche die mit der ordinären, oder mit Extra-Post Ankommenden ihre Klagen einschreiben können. Diese müssen von den Postvorständen mit der nächsten Post an das Ober-Postamt zur Untersuchung und Verfügung in Abschrift eingesandt werden.

Die Postschaffner (Schirrmeister, Conducteurs) führen, wie ihre Amtsgenossen in Preussen, Cours-Uhren, nach welchen die Postanstalten die Ankunfts- und Abgangszeit der Posten in die Stundenzettel bemerken.

Die Postillons blasen auf der Post-Trompete die für die verschiedenen Posten nach der Vorschrift und Weise bestimmten Signale, diese sind, der Uebereinstimmung wegen, den Preussischen gleich.

Die Post-Handbücher der Königlich Sächsischen Postbeamten C. F. Keßler sen. in Dresden und C. H. Lungwitz in Leipzig, beide im Jahr 1827 herausgegeben, reichhaltig und umfassend, belehren die Reisenden, Brief- und Paket-Absender und Empfänger über jeden einzelnen Gegenstand.

Kapitel 5.

Hannover.

§. 1.
Botenwesen alter Zeit.

Dies durch seine Lage an der Elbe und Nordsee und durch seine vielen Berührungspunkte mit bedeutenden Staaten, für den Handel sehr bequem gelegene Land, ist ganz geeignet, das Mittelglied großer und wichtiger Postenlinien zu bilden. Durch sein Mitwirken vermag dasselbe, einen bedeutenden Einfluß auf die Verbindung mit Mittel- und Süddeutschland auszuüben, folglich einen reichlichen Gewinn durch das Transit-Porto (Durchgangsporto) zu beziehen. Man erkannte dies wahrscheinlich schon vor Jahrhundetten, ohne Bekanntschaft mit den jetzigen Mitteln — den Posten — die zu dem Ziele führen. Es war in jenen Zeiten nur ein halbes Wissen.

Es ist wohl nicht zu bezweifeln, daß schon zu **Heinrichs des Löwen** Zeiten Landesherrliche **Boten-Anstalten** im Herzogthum Lüneburg müssen vorhanden gewesen seyn, als jener mächtige Baiern- und Sachsenfürst im J. 1180 auf dem Reichstage zu Würzburg, vom Kaiser **Friedrich** I. (Barbarossa), mit Zustimmung einiger Mitstände Deutschlands, seiner Hauptländer verlustig und in die Reichsacht erklärt worden war, ein Ereigniß,

niß, das dem ganzen Reiche ungemein wichtig seyn mußte, die Theilnahme jedes Fürsten in Anspruch nahm, und nothwendig mit schriftlichen und persönlichen Unterhandlungen und Mittheilungen verknüpft war.

Heinrichs Enkel, Otto das Kind (1227—1252), vereinigte die ihm verbliebenen Erbländer — Lüneburg, Calenberg, Göttingen, Grubenhagen und Wolfenbüttel — und ließ sich über das Gesammtland im J. 1235 vom Kaiser Friedrich II. das Reichslehn als Herzog von Braunschweig-Lüneburg und Reichsfürst, ertheilen. Eine Begebenheit, die ebenfalls ein Brief- und Botensenden erforderte.

In seiner Regierungszeit war es, daß regelmäßig durch sein Herzogthum jene ersten Kaufmanns-Boten gingen, als Hamburg und Lübeck im J. 1241 den großen Handelsverein, die Hansa, stifteten, welchem die wichtigsten Städte Deutschlands beitraten. Von Hamburg aus erstreckten sich die Verbindungen überall hin, die aber entweder nur durch Abgeschickte und Beauftragte, oder durch Briefssenden erreicht werden konnten.

So entstanden nach und nach die Botengänge, selbst in ferne Gegenden, z. B. nach Nürnberg, Wien, Cöln, Amsterdam rc. und nach dem Osten hin, besorgt durch sichere Leute. In der Folge — bei der Zunahme des Briefwechsels — hatte jeder dieser Boten seinen Gang nach einem bestimmten Haupt-Handelsplatz, mithin stets nur einen und denselben Weg zurück zu legen, also einen bestimmten Cours, wie jetzt die Posten.

Durch die im J. 1364 in Cöln abgefaßte Bundes-Acte gewann die Hansa mehrere Festigkeit, auch die Städte Hannover, Stade, Lüneburg, Uelzen, Göttingen, Münden, Eimbeck, Nordheim rc. rc. hatten sich dem Verein angeschlossen, der jetzt, mächtig in seinen Mitteln, den Handel lenkte und beschirmte.

Bei dem Anwachs der Briefe wurden zum Ueberbringen schon reitende Boten, statt der Fußgänger, gebraucht, um die Briefe schneller an den Bestimmungsort zu fördern, und als in etwas spätern Jahrzehenden auch Handpakete, z. B. Waaren-

muster 2c. 2c. sogar kleine Geldsummen mitgeschickt wurden, vollbrachte der Bote seine Reise zu Wagen. So schuf sich selbst allgemach das Boten- oder Postwesen, und daher lassen sich bei diesem allmähligen Werden und Gestalten weder Ort noch Anfangszeit bestimmen. In diesem Zeitpunkt des Fortschreitens nahmen schon die Magistrate in Danzig, Hamburg 2c. 2c. dies Sendungswesen unter Aufsicht und Verwaltung, lohnten die Boten aus dem Stadtsekel und zogen das Botenlohn — jetzt Porto, Postgeld genannt — zur Kämmerei- oder Stadtkasse, jenes war folglich nun Staats-Einnahme geworden (s. S. 93).

Da Hamburg, Bremen und Lübeck die Vereinigungs- und Ausgangspunkte des kaufmännischen Verkehrs und Briefwechsels waren, und jene Haupt-Handelsörter an den Gränzen Lüneburgs liegen, so war dies Land (Hannover) das erste, durch welches, wenn gleich nicht im jetzigen Sinn, die ersten Botenposten, besonders nach den west- und südlich gelegenen Städten gingen und gehen mußten.

Die Landesfürsten benutzten ebenfalls diese Kaufmanns- nun Städtische Boten zum Befördern ihrer Briefe in eigenen und Landes-Sachen. Bei sehr dringenden Veranlassungen schickten sie entweder reitende Boten (Couriere) ab, oder hielten eigene Leute, welche zu Fuß und zu Pferde die Bestellungen besorgten. Alte Nachrichten und Urkunden, z. B. die Patente und Mandate der Kaiser Karls V. (1519—1556), Maximilians II. (1564—1576) und der Ferdinande sprechen ausdrücklich, daß es förmlich geregelte Posten (Boten) gebe, welche Briefe zu Fuß und zu Roß bestellten, und, wenn ihnen Pakete und Waaren allerlei Art zum Ueberbringen anvertraut würden, die Reisen zu Wagen vollführten, auch wohl Reisende mitnähmen.

---

§. 2.

Ausbildung, reitende Posten.

Von der Ausbildung und Verfassung der Boten-Anstalten überhaupt ist nichts Bestimmtes auszumitteln; nur aus Ergebnissen muß man folgern, daß es in unserm Deutschland, besonders in dem nördlichen Theil, festgesetzte dauernde Post-Einrichtungen gab, wenn gleich mit dem heutigen Zustande derselben nicht völlig übereinstimmend.

In den Braunschweig-Lüneburgischen Landen — dem jetzigen Hannover — sollen deren Beherrscher Franz Otto und Heinrich der Jüngere im J. 1569 eigne Posten errichtet und Herzog Julius 1576 eine reitende Post von Wolfenbüttel (der damaligen Residenz) über Halberstadt nach Halle — von hier eine kursächsische nach Leipzig und Dresden — angeordnet haben.

Die Markgräfliche Regierung in Anspach (Ansbach, in den vorigen Jahrhunderten Onolzbach genannt), errichtete am 28. Mai 1589 eine geregelte Botenpost über Hof, Schlewitz (Schleiz), Roda, Naumburg bis Halle, — als angenommenen Mittelpunkt des Courses — und von Halle, gemeinschaftlich mit der Herzoglich Braunschweig-Lüneburgischen Landes-Regierung, weiter bis Celle — der Residenz des in demselben Jahre zur Regierung gelangten sehr gelehrten Herzogs Heinrich Julius, (vorher Bischofs zu Halberstadt und Minden). In jedem der genannten Orte mußte sich stets einer der bestellten Regierungs-Briefboten bereit halten, der die ihm von dem angekommenen Boten zugebrachten Briefpakete sogleich, bei Tag und in der Nacht, weiter bis zum folgenden Stationsorte eines Boten brachte.

Auf jedem dieser Botenwechsel war ein Beamter (Amtsschreiber, jetzt Postverwalter) bestellt, der das angekommene Brief-

pakete annahm, die weitergehenden Briefe in ein Briefbuch (nun Manual) verzeichnete, und dem abgehenden Boten das Pack mit einem Stundenzettel einhändigte, in den er die Ankunfts- und Abgangszeit schrieb, ganz in der Form unsers Postwesens.

Jener landesherrliche Botengang — nach heutigem Sprachgebrauch: Boten-Cours — stand wieder mit zwei andern früher errichteten in genauer Verbindung, und zwar

der eine von Onolzbach (Ansbach), über Katelsbach, Beyersdorf, Potelsdorf, Coburg, Saalfeld, Weimar, Weißenfels, Leipzig, Torgau, Lübben, Beeskow nach Cüstrin, dem öftern Aufenthaltsort der Kurfürsten von Brandenburg, (s. S. 162).

der andre Cours von Onolzbach über Bamberg, Coburg, Eisfeld, Ilmenau, Gotha, Langensalza, Tennstädt, Herzberg und Seesen nach Wolfenbüttel, der Residenz des Herzogs vor dem Besitz der damals noch freien Handelstadt Braunschweig.

In Onolzbach, Cüstrin und Wolfenbüttel waren stets landesherrliche Briefboten bereit, die — wie auf dem Cours nach und von Celle — bei Vorfällen sogleich fortwandern und den ganzen Weg, unabgewechselt, selbst zurücklegen mußten. Unterweges sammelten und bestellten sie Briefe, Geld- und Handpäckchen.

Viele im Post-Archiv in Berlin aufbewahrte Amtsberichte und geschriebene Original-Boten- und Stundenzettel aus jenen Zeiten, sogar ganz in der heutigen Form abgefaßt, überzeugen, daß diese Postanstalten vorhanden waren, ohne den Namen Posten geführt zu haben, und zwar viele Jahrzehende vor der am 27. Julius 1615 geschehenen feierlichen Belehnung des Reichsgrafen Lamoral I. von Taxis als General-Erb-Postmeister in Deutschland.

Die Herzoge des Gesammthauses Braunschweig verbreiteten 1589 die Anstalten noch weiter, also viele Jahre zuvor, ehe Kaiser Rudolf II. durch das Patent v. 16. Junius 1595 den

Spanisch-Niederländischen General-Postmeister Leonhard I. von Taxis zum Reichsfreiherrn und General-Ober-Postmeister im Reich ernannte. Auch Herzog Christian zu Lüneburg († 1633) gestattete, auf den Antrag des Kaisers Matthias, im J. 1616 den Reichs- oder Taxisschen Posten den freien Durchgang, namentlich einer extraordinären (reitenden) Brief-Post von Minden über Nienburg nach Hamburg, als Fortsetzung der vorhandenen von Frankfurt a. M. und Cöln.

Der schon 22 Jahr wüthende Religions- und Verheerungskrieg schien seinem Ende sich zu nahen, die furchtbaren Heerführer Tilly und Wallenstein waren nicht mehr im Kampfe, die Kriegsvölker geschwächt und entzügelt worden. In der gräuelvollen Verwüstung hatten das Bisthum Hildesheim und die Nordischen Seestädte am wenigsten gelitten.

Dies ermuthigte den reichen Frachtfuhrherrn Röttger (Rüttger) Hinüber in der Stadt Hildesheim — damals noch unter Lüneburgischer Landeshoheit — im Jahr 1636 sich zu erbieten, aus eigenem Vermögen, mit einem Kosten-Aufwande von 40,000 Thalern, Posten anzulegen. Er begann mit einer reitenden von Bremen nach Cassel, zu welcher ihm der Herzog Georg zu Lüneburg erst unterm 17. November 1641 die Zustimmung ertheilen ließ. Der thätige Mann errichtete bald nachher, mit Bewilligung des Gesammthauses Braunschweig und der Regentin, Wittwe Amalie Elisabeth, Landgräfin von Hessencassel, die fahrenden Posten von Hildesheim nach Braunschweig und von Hildesheim über Hannover nach Bremen, auch eine besondre Reit-Post von Cassel nach Bremen und Hamburg. Er ward zur Belohnung zum Herzoglichen Postmeister in Hildesheim ernannt, woselbst noch keine Reichs- (Taxissche) Post bestand*).

Um diese Zeit kehrte der junge Herzog von Braunschweig-Celle, Georg Wilhelm, aus Italien zurück, in Begleitung

*) Postwesen im Braunschw. ꝛc. v. G. Hinüber 1760 S. 12. — Vischer chronolog. Zeittafel S. 17. — Pütter Liter. B. VIII.

eines jungen Italieners Stiegenello — in der Hannöverischen Post-Ordnung v. 9. August 1682 §. 7. Dromst Stechinelli genannt — der in Geschäften gewandt, thätig, schlau und gewinnspähend, für seine eigene Rechnung und nach dem Muster der Taxisschen Posten, in den vier Braunschweigischen Herzogthümern einige Landesposten theils zu Fuß, theils zu Pferde, anordnete.

Als in Deutschland der (dreißigjährige) Religionskrieg noch vor den Friedens-Unterhandlungen weniger heftig geführt wurde und Kaiser Ferdinand III. zur Erkenntniß gekommen war, daß seine Anstrengungen, seine Geld- und Menschen-Opfer vergebens verschwendet worden, um Alleinherrscher über Deutschland zu werden: da beeiferten sich auch die gegenkämpfenden protestantischen Fürsten, das von jeher gehegte Vorhaben auszuführen, ihren Ländern nach Kräften aufzuhelfen, die noch vorhandenen Hilfsquellen klüglich anzuwenden und den Wohlstand ihres Volks zu gründen und zu sichern. Nur Gewerb-Thätigkeit im Innern und der Handel ins Ausland waren geeignet, die Wohlfahrt herbeizuführen, das Postwesen reichte die Mittel zur Ausführung. Darum errichteten Braunschweig, Hessencassel rc. rc. wie schon früher geschah, im J. 1647 eigene Landesposten; sie wollten durch eigene Mittel, nicht fremde Aushilfe, die zudem das erworbene Geld auf immer aus dem Lande zog, Thätigkeit und regen Trieb beleben.

Drei Jahr nachher, 1650, ward einer der wichtigsten Course Norddeutschlands — die reitende Post von Hamburg nach Amsterdam — aus dem Botengange gebildet, der vor Jahrhunderten, bald nach der Errichtung des Hansabundes, zu Stande kam. Jene Post nahm den Weg von Hamburg über Bremen, Wil-

deshausen, Lingen, Neuenhaus, Hardenberg, Zwoll, Pütten und Amersfort nach Amsterdam (48½ M.), und zwar von den Commissarien und Unternehmern eigenmächtig veranstaltet, ohne Anfrage und ohne von den Fürsten von Oldenburg und Oranien die Erlaubniß zum freien Durchgang erhalten zu haben.

Im vorigen Jahrhundert wurde jedoch diese Post von Bremen ab auf einer kürzern Straße über Diepholz, Lemförde, Lingen, Nordhorn und Almelo nach Amsterdam — nur 31¾ M. — verlegt. Die Amsterdamer besaßen seit alter unbestimmter Zeit in der Stadt Lingen, fast im Mittelpunkt des Courses, dicht an der Gränze, ein eigenes Postcomtoir, das die Familie zur Eick erblich verwaltete und ohne Einmischung der Landesbehörde das Abfertigen dieser Societäts-Post besorgte. Das Daseyn und die Befugniß dieser Anstalt beruhete folglich auf bloß stillschweigender Zulassung.

Als nach dem Tode des letzten Prinzen von Oranien, Wilhelms III., der König Friedrich I. von Preussen im J. 1702 das erledigte Fürstenthum Lingen und die Grafschaft Tecklenburg, als Erbstücke in Besitz nahm, versuchte diese neue Landesbehörde jenes fremde holländische Comtoir aus Lingen zu entfernen und dadurch zu verdrängen, daß die Postritte im Lingenschen Bezirk durch eigene Preussische Postillone besorgt wurden. Allein die Staaten von Holland behaupteten ein weit über ein Jahrhundert altes — freilich angemaßtes — Besitzungsrecht ihrer Postverwaltung in der Stadt Lingen und den freien Durchgang der Communionpost durch den Preussischen Ländertheil so bestimmt und beharrlich, daß sie die ihnen angebotene Ausgleichung ablehnten und sich zu jedem noch so großen Opfer bereit erklärten. Preussen gab nach und erhielt dadurch den höchst wesentlichen Vortheil, daß seine Briefe und Briefpakete nach Amsterdam, Bremen, Hamburg und allen Unterweges-Oertern mit jener reitenden Post hin und zurück umsonst (ohne Transitvergütung) befördert wurden.

§. 3.

Aufnahme der Taxisschen Posten, Entstehen wichtiger Course.

Die Postanstalten im ganzen Braunschweigischen Gebiet wurden vom Erb-General-Postmeister, nun Grafen Leonhard von Taxis, als Beschränkung seines Post-Monopols und seiner Einkünfte betrachtet und angefochten. Kaiser Ferdinand III. erließ daher am 11. Junius 1645 einen Untersagungsbrief an die Herzoge Friedrich zu Lüneburg und August zu Wolfenbüttel. Man widersprach nicht sonderlich und that, was man wollte.

Nach vieljährigem Streit, belästiget und ermüdet von dem steten Andringen und Beschwerdeführen des Leonhard, und um dem Kaiser gefällig zu seyn, erklärten die Fürsten den 18. December 1659 die Taxisschen Posten unter der Bedingung wieder aufzunehmen, daß Landes-Eingeborne die Post-Dienststellen bekleiden müßten.

Einige Versuche des Reichspost-Generals, diese Klausel zu umgehen, die Lüneburger Postbeamten nach und nach auszumerzen und auszuschließen, und seine Getreuen (Italiener, Brabanter und aus Süddeutschland) anzusetzen, diese Versuche mißglückten, wegen des auf dem Kreistage in Lüneburg erhobenen starken Widerspruchs und Sträubens des ganzen Niedersächsischen Kreises und der gehaltvollen kräftigen Schrift der Stände vom 17. Junius 1662. In jener wird ohne Rückhalt die Frage aufgestellt: Warum der Kaiser, der als Erzherzog von Oesterreich ebenfalls den übrigen Deutschen Ständen gleich sey, nicht die Reichsposten in sein Erzherzogthum aufnehme? Ihm, als Erzherzog und Mitfürst komme kein Vorrecht vor den andern Mitständen zu, auch sey die Belehnung des von Taxis im J. 1615 ohne Zustimmung der Reichsfürsten, folglich widerrechtlich, geschehen.

Der Kaiserliche Hof bedeckte diese gewichtigen Wahrheiten mit dem Kaiserlichen Reservat — das leider weder durch Gesetze,

noch durch ein Reichs-Herkommen bewiesen werden konnte, und Taxis verbarg sich hinter diese Reservate. Alles blieb beim Alten.

Der Churfürst Friedrich Wilhelm der Große von Brandenburg besaß 33 Jahr hindurch ein eigenthümliches Postamt und eine Station in der Hauptstadt Hannover. Seine im J. 1646 angelegte reitende Post von Berlin über Hamburg nach Cleve konnte, wegen des großen Umweges und Verspätung der Briefe nicht beibehalten werden, und wurde auf den weit kürzern Weg über Halberstadt, Braunschweig, Hannover, Minden und Bielefeld nach Cleve verlegt, in Hannover der Everdt Lüder durch die Bestallung vom 11. September 1649 zum churbrandenburgischen vereideten Postmeister und in dem Contract vom 31. Mai 1651 zum Posthalter bestellt. Kur-Brandenburg übte folglich das Postregal in einer fremden Hauptstadt aus, jedoch ist im Archiv nicht auszumitteln, ob und wie der Herzog Christian Ludwig zu Hannover die Bewilligung ertheilt habe r).

Durch die Verlegung dieses Berlin-Cleveschen Courses auf den geraden Weg über Hildesheim wurden das Postamt und die Station in Hannover entbehrlich und beide im J. 1682 aufgehoben (s. Preussen).

Die stets rege Kaufmanns-Natur der Holländer, wenn wohlberechnet sicherer Gewinn zu erwarten ist, ihre kalte ruhige Besonnenheit im Handel und im Umgange, ihr solider Speculationsgeist auf grundfesten dauernden Erwerb, diese zuverlässigen Führer

---

r) In dem Post-Etat, bestätiget vom Kurfürsten Friedrich III. von Brandenburg, (nachmals König Friedrich I. von Preussen) zu Cöln an der Spree (Berlin) den 18. März 1639 steht auch: „Nr. 39. Wilhelm Busch, Factor in Lüneburg hat den halben Theil der Postgelder in Lüneburg loco salarii zu genießen.“ (Post-Archiv im Original.)

wirkten auch auf das Wachsthum der Posten. Dies Emporkommen wurde besonders dadurch unterstützt, daß die Burgemeister in den kleinen Städten die Befugniß hatten, für sich oder in Gemeinschaft Postcourse anzulegen und Postcomtoirs zu halten. So ward denn am 9. Februar 1664 eine fahrende Societätspost von Naarden durch das Münsterland bis Osnabrück veranstaltet, in Verbindung mit einer anzulegenden Post von Osnabrück bis Bremen und Hamburg. Jene Societätsfahrt übernahmen der Post- und Burgemeister Heshuysen in Naarden und die Wittwe des Fürstbischöflich Münsterschen Postmeisters Ameldung in Osnabrück; nach Beider Tode ging die Besorgung der Anstalt auf deren Erben über. Christian Bernhard von Pahlen, Fürstbischof von Münster, untersagte in einem Vergleich vom 5. Julius 1669 jenen Unternehmern das Durchfahren ausländischer Postillone und ließ die Post von seinen Unterthanen auf der Strecke des Münsterschen Gebiets besorgen.

Der Cours kam so in Aufnahme, daß bis zum Anfange des folgenden Jahrhunderts, Fürsten und Standespersonen auf dieser Societätspost reiseten.

---

§. 4.

Erb-Postbelehnung des Grafen von Platen. Streit mit Taxis.

Im J. 1667 unterm 14. Mai erschien die erste Post-Ordnung als offenes Zeugniß, daß in den Braunschweigischen Landen eigene Landesherrliche Posten bestanden; den Reichsposten wurde in dieser und der folgenden Post-Ordnung vom 17. August 1678 vor der Hand die Duldung zugesagt, auch die Boten der 1576 gestifteten, jedoch erst 1612 eingeweiheten Universität in Helmstädt behielt man, wegen des fast hundertjährigen Bestehens der Anstalt, dennoch bei.

Der Ertrag der von dem Stiegenells (Dromst Stechinelli) errichteten Landesposten wurde von Jahr zu Jahr so bedeutend, daß dieser Post-Segen den ersten Staats-Minister, Geheimen Rath und Ober-Hof-Marschall, Franz Ernst Grafen von Platen-Hallermund in Hannover, reizte, dem Italiener das Privat-Postwesen abzukaufen. Die Post-Ordnung vom 9. August 1682 spricht im Eingange von einem der Familie von Platen verliehenen Erb-General-Postamte zu einem feudo promiscuo (vermischten Lehn) in den gesammten herzoglichen Gebieten, schweigt aber von den im Lande geduldeten Reichsposten.

Dies bloße Dulden, die so beschränkte Vergünstigung und alle dem Reichspostwesen so nachtheilige Vorgänge bedrängten Leonhards Nachfolger, den Grafen Alexander Eugen von Taxis. Seiner Einsicht und Beobachtung konnte wohl nicht entgehen, welche gefährliche Verkümmerung sein Reichspostwesen, mithin in dem Abbruch seiner Einkünfte, auch die Gefährdung seines Glanzes und Bestehens erlitt. Er führte bei dem Reichs-Hofrath in Wien einen Prozeß gegen die Herzoge von Braunschweig, der aber den weit schlimmern Erfolg hatte, daß die verklagten Fürsten 1684 de facto alle Reichspost-Beamten aus dem Hannöverischen entfernten, deren Stellen mit Eingebornen besetzten und sogar jeden persönlichen Schutz und jede Duldung aufhoben. Den beiden Kaiserlichen Gesandten, Baronen v. Kurzrock und v. Freytag gelang es nicht, die Irrungen — so benannten diese Abgeordneten jenes Verdrängen aus dem Lande — auszugleichen und zu beendigen.

Kurfürst Ernst August in Hannover hatte zwar unterm 9. März 1695 dem Kaiser bündig und kräftig erklärt, sich nicht mit den Reichsposten vereinigen zu wollen, dennoch glückte es jenem Grafen, die Güte seines Schutzherrn so kräftig zu stimmen, daß Leopold im August 1698 eben dem Herzog von Braunschweig-Lüneburg, Ernst August — (seit dem 3. August 1694 Churfürst von Hannover) — erklärte, daß er, kraft kaiserlicher Macht, den Grafen von Platen degradiren und alle nach dem

Hannöverschen lautende Briefe und Pakete an den Gränzen zurückhalten lassen würde, wenn der von Platen die Lehnposten nicht aufhebe und dagegen die Reichsposten einführe. Es blieb jedoch beim Drohen, das auch in der Folge nicht ausgeführt werden durfte, denn der Reichsstand und Kurfürst Georg Ludwig von Hannover, war seit 1714 der mächtige König Georg I. von England. Des Postmonopols wegen, war also der Ausbruch eines Krieges zwischen England und dem deutschen Kaiser wohl nicht gedenkbar, mithin hätte zwischen Hannover und Taxis aller Streit ein Ende.

Die aus Hamburg, Hannover und den Grafschaften Hoya und Diepholz in Osnabrück ankommenden Reisenden äußerten oft den Wunsch, mit einer stets vorhandenen Reisegelegenheit weiter nach Münster, ins Clevesche, Bergsche und in die Rheingegenden gehen zu können. Es hielt oft schwer, oft war es unmöglich, nach vieltägigem Bemühen solche Fuhrwerke aufzutreiben.

Dies veranlaßte den Fürstbischöflichen Postmeister von Hartmannsdorf in Münster, mit Zustimmung seines Landesherrn und in Gemeinschaft mit dem Postamt in Osnabrück, 1709 zwischen beiden Residenzstädten eine fahrende Post zu veranstalten, die von Tecklenburgischen Unterthanen — Postbauern genannt — besorgt wurde und in Lengerich und Ladbergen die Gespanne wechselte.

Franz Arnold, Fürstbischof von Münster und Paderborn, war zwar Willens, für seine Rechnung diese Post übernehmen und solche weiter über Ahaus nach Zütphen leiten, auch die Reisenden auf einem nähern Wege über Paderborn nach Frankfurt befördern zu lassen; allein der Churhannöverische Erb-General-Postmeister Graf v. Platen widersetzte sich der Ausführung, weil er einen Abbruch seiner eigenthümlichen Hamburg-Osnabrücker Post befürchtete, und Preussen einen Antheil von der Ein-

nahme, wegen des Durchgangs durch das Ravensbergsche, verlangen würde. Die Ausführung unterblieb vor der Hand.

---

§. 5.

Aufhebung des Erb-Postlehns. Postverwaltung. Verdrängen der Reichsposten.

Georg I., König von England und Kurfürst von Braunschweig-Lüneburg oder Hannover, dehnte die Erbbelehnung des General-Postmeisters von Platen auch auf dessen Schwestern aus. Der Sohn und Nachfolger, Garde-Major und Erbherr Graf von Platen, (1709) lebte ganz im Gegensinn seines Vaters, der weiland als erster Minister den erprobten hohen Werth des baaren Goldes und Silbers und der landesüblichen Zinsen im Uebermaaß zu würdigen und das kaufmännische Benutzen praktisch auszudehnen wußte. Der gemüthliche Sohn vermochte nicht, die Gränzlinieen seines Vermögens und die etwas bedeutenden Ausgaben seiner Maitressen zu überschauen. Um dieser Schwachheit willen gerieth der freigebige joviale Mann in solche fatale und verwickelte Connexionen mit einer Unzahl von Gläubigern, daß er gezwungen die Dienststellen dem Meistbietenden zutheilte, die Postverwaltungen verpachtete und sich die Pachtgelder auf viele Jahre voraus bezahlen ließ. Dies wunderliche Haushaltungswesen und die Klagen der getrennt lebenden Gemahlin des Grafen bestimmten den neuen König, Georg II., im J. 1736 bei seiner Anwesenheit in Hannover, die wüste Angelegenheit aufzuheben, in der Schuldensache zu entscheiden, das Post-Lehnwesen für 450,000 Thaler zu kaufen, und das Kaufgeld zu einem Fideicommiß der v. Platenschen Familie zu bestimmen.

Die Aufsicht und Leitung der nun landesherrlichen Postanstalten erhielt das Geheime Raths-Collegium — jetzt Staats-Ministerium genannt. — Es bestätigte vor der Hand die Postämter, setzte ein General-Post-Directorium ein, beauftragte diese

Behörde mit der Abänderung der alten Posttaxe von 1682 und dem Errichten der fahrenden Posten von Göttingen über Duderstadt nach Mühlhausen zur Verbindung mit Sachsen, und von Nordheim über Osterode, Clausthal und Zellerfeld nach Goslar.

Am 5. December 1737 wurde die Hamburger fahrende Post von Osterode weiter über Scharzfels bis Nordhausen ausgedehnt, zum Anschluß an die hier durchfahrende Gelbe Kutsche (Güterpost) zwischen Braunschweig und Leipzig. Sie hatte den Zweck, Güter aus Sachsen nach dem Lüneburgischen und Hamburg an sich zu ziehen und dadurch jene Gelbe Kutsche zu beeinträchtigen. Hannover errichtete auch 1745 ein eigenes Postamt in Nordhausen (damals eine freie Reichsstadt), ohne Uebereinkunft und Einwilligung des Magistrats, der durch das Notariats-Instrument vom 2. Januar 1746 unwirksam dagegen sprach und seine Rechte verwahrte.

Um den Nachtheilen der erneuerten Versuche des Reichspost-Generals vorzubeugen, errichtete Hannover, noch vor dem Abschluß des Aachner Friedens (1748), unter des Kaisers Franz I. Vermittelung, in Wien am 25. Junius einen Postvertrag mit dem Reichs-General-Erb-Postmeister, Fürsten Alexander Ferdinand von Taxis, durch welchen Letzterer die Befugniß erhielt, seine Posten und eigene Beamte wieder ins Hannöverische einzuführen. Da indessen das nicht zu entschuldigende anmaßende Betragen dieser Aufgenommenen stufenweise zunahm und bedenklich wurde; so fanden Hannover, Brandenburg und Sachsen rathsam, sich gegen jede Beschränkung des Landeshoheitlichen Postregals zu verwahren und die Reichs-Post-Officialen vor jedem Rückfall ernstlich zu warnen.

Nach neunzehnjähriger, sehr reiflicher Ueberlegung erschien die sogenannte General-Posttaxe am 3. Junius und die neue

Post-Ordnung am 4. September 1755, beide vom Könige Georg II. von England vollzogen.

In der Mitte des verhängnißvollen Jahres 1790 trat durch Hannovers rasches, längst beschlossenes Verfahren der Anfang einer Verminderung der Reichsposten in Norddeutschland ein. Frankreichs damaliger Geist des Umwandelns, auch Zerstörens alter Verfassungen äußerte sich ebenfalls in manchen Gegenden diesseit des Rheins, viele Stimmen erhoben sich gegen Anstalten, die Jahrhunderte bestanden, fast heimisch und vaterländisch geworden waren, so auch gegen das Reichs-Postwesen.

Hannover erkannte schon längst die drückende Last, — die vormals von den allgewaltigen Kaisern widerrechtlich aufgebürdeten Reichsposten — in seinem Staate dulden zu müssen, die baaren Einkünfte dem Lande entziehen zu lassen und fremde Beamten zu ernähren und zu besolden.

Die Landes-Regierung eilte nun unter Englands Schutz und Macht die so willkommnen politischen Stürme zu benutzen und die überkommene Freiheit und Gewalt gegen jenes fremdherrliche Institut anzuwenden. Im Anfang des Junius 1790 wurden sämmtliche Reichspost-Anstalten im ganzen Kurfürstenthum aufgehoben und mit den Landesposten vereiniget. Um jedoch dem Fürsten von Taxis die Verbindung seiner Reichs-Ober-Postämter in Hamburg und Bremen mit denen in Frankfurt, Nürnberg, Düsseldorf, Cöln und Leipzig zu lassen, wurde zwar wie früher der Durchgang verschlossener Taxisschen Felleisen verstattet, jedoch gegen ein bestimmtes Transitporto für die Vergünstigung und Mühwaltung, und unter der Bedingung, daß die Felleisen durch Hannöverische Postbeamten befördert würden.

Der Lüneviller Friedensschluß vom 9. Februar 1801 hob das Taxissche oder Reichs-Postwesen fast gänzlich auf. Der Besitzer hatte zwar im J. 1744 vom Kaiser Karl VII. die Reichsstand-

schaft und eine Reichsgräfliche Curialstimme auf den Reichstagen und in den Reichs-Versammlungen, gegen den Widerspruch der Reichsstände, erhalten, aber alles beruhte nur auf einer bloßen Titulatur, ohne Landbesitzthum eines deutschen Reichsfürsten.

Seine Lage war mithin gefährlich, obgleich nachher ihm die Gerechtsame eines General-Erb-Postmeisters und die ihm verbliebenen Postanstalten durch den Reichs-Deputations-Hauptschluß (Reichsgesetz) vom 25. Februar 1803, §. 13 waren garantirt worden. Hannover — eigentlich Englands König, den die Reichsgesetze nichts angingen — gestattete keine Anwendung jenes beengenden Hauptschlusses. Taxis mußte weichen und zahlt noch jetzt ein Transit-Porto für den sehr bedingten Durchgang seiner Brief-Felleisen und Postpakete nach und aus Hamburg und Bremen. Ein Taxisches Postwesen besteht folglich im Hannöverischen seit jener Zeit nicht mehr.

---

§. 6.

Post-Zustand in diesem Jahrhundert.

Am 18. Mai 1803 erklärte England den im J. vorher am 27. März zu Amiens mit Frankreich geschlossenen Frieden für aufgehoben. Ein Friede, den England nicht halten wollte und eben darum schon den Stoff zu einem neuen Kriege — die Herausgabe Malta's 2c. 2c. — enthielt. Ende Mai ließ der Consul Napoleon plötzlich durch das Marschall Mortiersche Corps das Kurfürstenthum Hannover besetzen. Zwei Jahr nachher trat er dies Land, laut des in Wien am 9. December 1805 geschlossenen Tractats, an den König von Preussen, und zwar mit bündigster Gewährleistung ab und empfing dagegen für die französische Republik die Preussischen Provinzen Anspach, Cleve und Neufchatel. Jenes Hannover war mithin durch Tausch ein Eigenthum der Preussischen Monarchie geworden und mußte nach

den

den Grundsätzen und der Verfassung des neuen Mutterstaats eingerichtet werden.

Dies Umändern war im Gange, als Frankreichs Beherrscher — nun Kaiser — seinen gespielten Trug enthüllte. Denn in derselben Zeit, als Napoleon dem Könige Friedrich Wilhelm III. den Besitz des Kurlandes Hannover feierlich und bündigst verbürgte und jene drei Provinzen als Tausch entgegen nahm, in der nämlichen Zeit unterhandelte er im Geheim mit England über die Zurückgabe Hannovers und verstärkte — statt seine Heere aus Deutschland zurück zu ziehen, wie er im Friedensschluß mit Oesterreich am 27. December 1805 angelobt hatte — gerade diese Heere. Es ergab sich, daß die Abtretung Hannovers von dem Wortbrüchigen nur darum angetragen und ausgeführt worden war, um sich Preussens Macht zu versichern und sie durch ein Trugbündniß festzuhalten, eine Macht, die bei dem vorhabenden neuen Kriege mit Osterreich allerdings ihm höchst gefährlich werden konnte.

Die Schlacht bei Jena am 14. October 1806, entschied Preussens Unterdrückung, den Verlust Hannovers und aller westlichen Länder und Provinzen bis zur Elbe. Aus allen diesen Länderstücken, mit Einschluß von Hessen-Cassel, und des Herzogthums Braunschweig entsproß im folgenden Jahr 1807 das nicht mehr vorhandene Königreich Westphalen.

Als Napoleon 1815 bei la belle Alliance das deutsche Reich, sein Kaiserthum und die geträumte Weltmonarchie verlor und dort zugleich sein Genie und seine Tugenden auf ewig zu Grunde gingen, mithin kein Fremder in Deutschland herrschte und jeder frühere Regent sein Stammland wieder in Besitz genommen hatte, da ward Hannover zu einem Königreich erhoben und dem Geschwisterreich Großbritannien wieder zugesellt.

Das General-Postdirectorium ist die oberste Postbehörde des Königreichs, dem Ministerium der Finanzen und

des Handels zugeordnet. Es führt die Aufsicht und Controlle über das gesammte Postwesen und hat sowohl die zur Aufrechthaltung des Postregals dienenden Verfügungen, als auch diejenigen Anordnungen zu treffen, durch welche die Befolgung der gesetzlichen, in Beziehung auf den Postdienst erlassenen Vorschriften gesichert wird. (s. Staats-Kalender für Hannover, 1832).

Nach der amtlichen Angabe enthielt der Poststaat im Anfang dieses Jahrs 1832:

1 Hof-Postamt, das in Hannover,
8 Postämter vom ersten Range, — und zwar das in Aurich, Bremen, Celle, Göttingen, Hamburg, Harburg, Lüneburg und Nordheim — deren Vorstände die Ehrenbenennung: Ober-Postmeister führen,
23 Postämter des zweiten Ranges,
144 Post-Speditionen (Filial-Postämter, Post-Verwaltungen),
7 Ablager oder Postwärterämter,
123 Relais oder Stationen.

306 Postanstalten überhaupt.

Die ganze Postverfassung ist im Wesentlichen der seiner Nachbarstaaten gleich, überall wohl eingerichtet und dem Bedürfniß des Landes angemessen. Denn z. B. aus der Hauptstadt Hannover, dem Centralpunkt des ganzen Staats, gehen ab:

Eilwagen und Briefposten, täglich nach Bremen, Hamburg, Lübeck, Braunschweig, Göttingen, Cassel, Frankfurt, Süddeutschland und Frankreich 2c. 2c.
6 mal wöchentlich nach Lüneburg, Stade, Osnabrück, Osterode.
5 mal nach Berlin und den Preussischen Staaten, Leipzig und ganz Sachsen.
4 mal nach Dannenberg, Goslar, Eisenach, Oesterreich und Italien.

2 mal nach Lingen und Ostfriesland, Oldenburg, England, Holland, Dänemark und Mecklenburg.

Fahrende Posten, Diligencen, nette, sehr zierliche und bequeme Postkutschen:

4 mal in der Woche nach Bremen, Hamburg, Göttingen, Cassel, Frankfurt, Braunschweig, Osnabrück, Osterode ꝛc. ꝛc.

2 mal nach Hameln, Goslar, Peine, Lüneburg, Lübeck, Duderstadt, Nordhausen, Leipzig, Halberstadt, Magdeburg, Berlin ꝛc. ꝛc.

Die Länge des ganzen Poststaats, mit Inbegriff Ostfrieslands und des nördlichen Antheils von Lingen, überhaupt . . . . . 71¼ Meilen,

die Breite, von Nordhorn bis Dannenberg überhaupt . . . . 47½ "

Der Flächen-Inhalt des Landes enthält nach Hassels Angabe, 695 Quadrat-Meilen, mit 70 Städten und 117 Flecken.

Im Königreich Hannover ist das Personengeld landesherrlich bestimmt, wovon nicht abgewichen werden darf, und zwar zahlt jeder Reisende für seine Person 7 ggr. (8¾ Silbergr.) mit 50 Pfd. freiem Gepäck, und 6 ggr. (7½ Sgr.) ohne Gepäck, für die Meile, mit Inbegriff der Wagemeister-Gebühren und des Postillon-Trinkgeldes.

Da das verdungene Personen-Fuhrwesen als ein freies Gewerbe nicht durch eine Abgabe an die Staatskasse beschränkt ist, so beeinträchtigen diese Fuhrwerke, besonders die Einspänner zu 2 Personen, wegen der Wohlfeilheit des Reisens, ungemein die fahrenden Posten; aus diesem Grunde sind die Postanstalten gezwungen, das Personengeld höchst mäßig zu bestimmen.

Kapitel 6.

Braunschweig.

§. 1.
Botenwesen.

Sagen und einige Andeutungen in alten Staatsschriften sprechen — freilich nur gelegentlich — von Boten- und Briefsendungen, die zu den Zeiten Ludwigs des Jüngern (876) Statt gefunden haben, der nach seines Vaters, Ludwigs des Deutschen, Tode in der Theilung die Niederlande, Hessen, Sachsen, Thüringen, und die Länder an der Ostsee (das Herzogthum Ostfahlen) erhielt. Wie aber die Briefsendungen geschahen und wer die Boten waren, ob besondre Abgeordnete, oder nur Botenläufer, wer vermag das aus den bloßen Namen: „Poten" (Bote) auch Botten, und Bryw, Bryff, (Brief) zu deuten.

Mächtige Fürsten erbten oder erwarben sich, wie überall und immer, durch Geistesgröße und Muth, in der Regel durch Fehden und Uebergewicht, angränzende Länder. Als erster Held seines Jahrhunderts stand der Welfe, Herzog Heinrich der Löwe da, nächst dem Kaiser Friedrich Barbarossa der Gewaltigste in Deutschland, denn er besaß Baiern, Sachsen und seine zerstückel-

ten Erbländer, Braunschweig-Lüneburg. Die letztern verblieben ihm, als der Kaiser und einige Reichsfürsten den Mächtigen von dem Reichsverbande ausschlossen, ihm Baiern und Sachsen entrissen und ihn zu Würzburg 1180 in die Acht erklärt hatten.

Sein Enkel Otto I. das Kind (1227—1252), vereinigte die getrennten 5 Erbländer — Lüneburg, Calenberg, Göttingen, Grubenhagen und Braunschweig — zu einem Ganzen, nannte es: Braunschweig-Lüneburg und ließ sich darüber als Herzog und Reichsfürst vom Kaiser Friedrich II. das Lehn ertheilen. (s. Hannover). Aus allen diesen wichtigen Begebenheiten läßt sich wohl folgern, daß der Briefwechsel, mithin Botengänge und Sendungen, gleichviel zu Fuß oder zu Pferde, stark gewesen seyn müssen, da die Verhältnisse, die Vorladungen, Fürstenversammlungen und andre ernstliche Vorgänge, häufige Mittheilungen und schriftliche Rücksprachen erforderten.

Auch lange vor Otto waren viele Städte entstanden und zum Theil im Flor. Celle, Lüneburg, Hannover, Uelzen, Göttingen, Wolfenbüttel, gehörten schon zu den bedeutendsten, vor allen behauptete Braunschweig den Vorrang. Diese Stadt war es, die zuerst dem nachher so mächtigen Hansabunde der Haupt-Handelsstädte Hamburg und Lübeck im J. 1247 beitrat und es übernahm, mit Beihülfe des Herzogs Otto des I. von Lüneburg-Wolfenbüttel, die große Heer- und Frachtstraße von Hamburg bis Nürnberg gegen die Streif- und Raubzüge der Stegreif-Ritter und Wegelagerer zu sichern und zum Ausbreiten des Vereins kraftvoll zu wirken. Außerdem verpflichtete sich Otto, jene Reichsstädte gegen alle Angriffe mit Wehr und Mann zu schirmen.

Durch diesen Beistand wurde das Land, besonders die Stadt Braunschweig das Mittelglied des Handels zwischen der Ostsee und Italien, der Stapelplatz (nächst Nürnberg) der levantischen Waaren und ein höchst wichtiger Stützpunkt des Vereins, denn sie erhielt die Gewalt über die einzige Frachtfuhr-Straße in Deutschland von Süden nach Norden. Darum wurde auch Braunschweig zur Hauptstadt des dritten Quartiers der Hansa

bestimmt, und ihr sämmtliche sächsischen und markbrandenburgischen Städte untergeordnet *).

Diese Bevorrechtung Braunschweigs, seine Macht und sein Einfluß hatten zur Folge, daß zwischen den Vorständen oder Quartierstädten und den betheiligten Mitgliedern des Bündnisses, und diesen wieder unter sich ein steter Schriftwechsel nothwendig wurde, der die Gesetze, Anordnungen, Mittheilung der Ereignisse und das Wahrnehmen sichernder Maßregeln enthielt. Aber nicht diese Briefe allein, auch das richtige Ueberbringen derselben durch zuverlässige, des Weges kundige Leute, welche die Behörden und die wahren Empfänger kannten und auch diesen bekannt waren, dies alles mußte bedacht und besorgt werden.

So entstand denn im Mittel-Alter, eigentlich seit dem dreizehnten Jahrhundert, in einem großen Theil Deutschlands ein städtisches und kaufmännisches Botenwesen, das die Stelle der einige Jahrhundert nachher errichteten Posten vertrat, besorgt durch eigends dazu bestimmte Personen, in der Folge nach und nach geregelt und den heutigen Posten ziemlich nahe stehend.

In Reichs- und großen Handelsstädten, z. B. Hamburg, Lübeck, Bremen, Nürnberg, Augsburg, Cöln, Aachen ic. ic. wurden sogar eigene Botenämter angeordnet, welche die mit den Städte- und Kaufmannsboten eingegangenen Briefe durch eigene Leute in der Stadt an die Empfänger besorgten, die abge-

*) Als so viele Handelsstädte in und außerhalb Deutschland dem Hansabunde beitraten, daß es dem Oberhaupt desselben, dem hohen Kaufmanns-Rath in Lübeck, unmöglich wurde, alle Verfügungen zu besorgen und in das Einzelne einzugehen, fand jener Rath es nothwendig, die Gesammtheit in 4 Klassen oder Quartiere abzutheilen, und jeder Klasse eine der vornehmsten Handelsstädte — Lübeck, Cöln, Braunschweig und Danzig — als Quartierstadt (Director, Präsident) vorzusetzen. Jede mußte die Handels-Angelegenheiten ihres Bezirks beaufsichtigen und nach den Bundesgesetzen leiten, das Wichtigste an den Convent in Lübeck berichten und von diesem die Aussprüche — sogar Todes-Urtheile — zur weitern Besorgung empfangen.

henden Briefe sammelten und dem zurückgehenden Boten überlieferten. Diese Briefsammlungen sind der Ursprung der Postämter und Postverwaltungen, wo solche aber zuerst entstanden, ist nicht zu ermitteln.

Oft schickten Fürsten ihre Briefe und Sachen entweder an den Magistrat des Wohnorts und der nächsten Stadt, und dieser mußte das Erhaltene weiter befördern, oder sie sandten eigene Leute (Expresse), und diese zu Pferde, wenn der Brief außer Landes ging.

Im Anfange der Regierungszeit des Kurfürsten Johann Cicero von Brandenburg, 1486, wurde eine Landesherrliche Botenpost errichtet. Sie nahm den Weg von Cüstrin, dem öftern Aufenthalt des Regenten, über Beeskow, Torgau, Leipzig, Weimar, Coburg bis Onolzbach (Anspach) auf 68 Meilen in 21 Tagen, mit Einschluß der 5 Ruhetage des Briefboten.

Mit diesem Botengange — in heutiger Sprechart: Boten-Postcours — stand ein gleicher landesherrlicher in genauer Verbindung, nämlich der von Onolzbach über Bamberg, Coburg, Eisfeld, Ilmenau, Gotha, Langensalza, Tennstädt, Herzberg und Seesen nach Wolfenbüttel — damals die Residenzstadt der Herzoge dritter Linie vor dem Besitz der freien Handelsstadt Braunschweig — 52 Meilen in 15 Tagen, 2 Ruhetage mitbegriffen. In Cüstrin, Onolzbach (Anspach) und Wolfenbüttel waren stets Landesherrlich bestellte und vereidete Boten bereit, welche bei Vorfällen sogleich fortwandern und den ganzen Weg unabgewechselt selbst zurücklegen mußten.

In der Folge wurde dies ununterbrochene Laufen aufgehoben, als sehr oft einige dieser Leute unterweges erkrankten, und theils das Bestellen der Briefe ohne Schuld des Boten sehr verzögert worden, theils durch die Nachlässigkeit der angenommenen Stellvertreter wohl gar das Briefpaket verloren gegangen war. Man

errichtete daher Stationen oder Botenwechsel in den genannten Oertern, auf welchen sich die Männer die Briefbunde zum Weiterbesorgen einander zubrachten.

Auf jedem Wechselorte nahm ein Beamter das Briefbund an, schrieb die weitergehenden Briefe in ein Briefbuch (jetzt Manual genannt) und gab das Pack mit einem Stundenzettel — ganz in heutiger Form — dem abgehenden Boten.

Im Postarchiv in Berlin werden noch viele dieser Brief- und Botenzettel — worin zugleich die Ankunfts- und Abfertigungszeit genau bestimmt ist — aufbewahrt. Sie überzeugen von dem Verfahren bei diesen, dem Wesen nach, wirklichen Post-Anstalten, viele Jahrzehende vor der Investitur (Belehnungsfeier) des Reichsgrafen Lamoral I. von Taxis als Reichs-General-Erb-Postmeisters in Deutschland, am 27. Julius 1615.

Noch ist zu bemerken, daß sämmtliche Boten unterweges Briefe, Päckchen und Geldbeträge sammelten und bestellten, mithin damals schon eine Art wirkliches Postwesen sich gebildet hatte.

Die Kaiserlichen Patente aus dem sechzehnten Jahrhundert, z. B. Karls V., Maximilians II. und Rudolfs II. sagen bestimmt, daß es geregelte Posten gebe, — so wurden schon, von der französischen Benennung der Brief-Couriere hergenommen, die Landesherrlichen und Städtischen Boten genannt, — welche zu Fuß und Roß die Briefe bestellten und in kleinen Wagen (Einspänner) fuhren, wenn sie Pakete und Waaren mitzunehmen hatten.

Die beiden Nachbar- und Hansastädte Braunschweig und Magdeburg traten, der Lokalität und günstigen Umstände wegen, in eine enge Gemeinschaft. Die Elbschifffahrt und der Handel zwischen Hamburg und Sachsen waren unter den Herzogen Albert I. und II. von wenigem Belang und der Mittelort Magdeburg blieb im Winter, beim Eisgange und bei Ueberschwemmungen, ohne Nutzen, weil die Schifffahrt stockte. Dagegen hielt sich der

Weg zu Lande von Magdeburg über Helmstädt und Braunschweig nach Bremen, Hannover und Hamburg auch im Winter gang- und fahrbar. Die Ereignisse und der Handelsbetrieb erforderten aber ein ununterbrochenes Benachrichtigen, das Anfangs durch eigends Beauftragte (Expresse) und Reisende, bald nachher durch Briefsendungen mit Lohnboten ausgeführt werden mußte. Die noch vorhandenen alten Handschriften bekunden den Verfolg:

In Helmstädt nämlich, dem Mittelort zwischen Braunschweig und Magdeburg, unternahmen erwerblustige Leute, ebenfalls Briefe, Waaren und Pakete aller Art nach beiden Hauptstädten zu besorgen, bis die Herzoge von Braunschweig-Lüneburg, Franz Otto und Heinrich der Jüngere, nach dem Vorbilde Taxis, im J. 1569 Landesposten errichteten und 1589 noch weiter verbreiteten. Einige Stadt- und Privatboten beharrten jedoch in ihrem gewohnten ernährenden Gewerbe, denn im Magdeburgischen, dem damals geistlichen Gebiete, hatte Jeder seinen unbeschränkten Nahrungszweig, und der Begriff vom Postregal war noch völlig fremd.

---

§. 2.

Fahrende und reitende Posten.

Das Erzbisthum Magdeburg wurde zwar durch den Münsterschen Friedensschluß vom 24. October 1648 (Art. XI. §. 6) dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg als eine Entschädigungs-Provinz unter dem Namen: Herzogthum, zuerkannt, jedoch bedingt, daß der Besitz erst nach dem Tode des letzten Administrators und weltlichen Erzbischofs, Herzogs August von Sachsen, erfolgen könne.

Dieser starb erst 32 Jahr nachher, 1680. Bei dessen Lebzeiten hatte jedoch der Kurfürst vorläufig eine Postanstalt in Magdeburg errichten lassen, um welche sich die Stadt-Obrigkeit gar nicht bekümmerte; denn 1667 waren dort schon 2 kurbran-

denburgische Postverwalter Ohagen und Böckmann. Sie hatten die Annahme der Wolfenbüttelschen Post, welche der Herzogliche Postverwalter, Apotheker Daniel Elberfeld in Helmstädt, besorgte, wobei der gute Mann nebenher für eigene Rechnung Pakete jeder Art auf seiner Postkalesche befördern ließ. Außer dieser Landesherrlichen fahrenden Post bestand seit Jahrhunderten der Stadtbotengang von Braunschweig über Helmstädt nach Magdeburg. Der Bote kam in der letzten Zeit zu Roß oder Wagen Montags in Magdeburg an, bestellte und sammelte selbst die Briefe und Pakete, versteht sich das Meiste zum eigenen Gewinn, und fuhr Dienstags Nachmittags 2 Uhr zurück nach Braunschweig.

Diese Nachrichten bezeugen also, daß schon in jener Zeit fahrende, und seit Jahrhunderten Boten-Posten im Braunschweigischen bestanden.

In beiden Städten, Braunschweig und Magdeburg, verwalteten kurbrandenburgische Postmeister — Caspar Pröwer in Braunschweig und Justus Bulke in Magdeburg — die durchgehende reitende Hof- und Kammerpost von Berlin über Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Minden und Bielefeld nach Wesel und Cleve, und eine seitwärts von Braunschweig nach Hamburg. Beide Beamten hatten jedoch mit jener Stadtpost nichts zu thun.

Diese Boten-Post und die fahrende aus Wolfenbüttel zogen daher alles an sich, was in das Magdeburg- und Brandenburgische bestimmt war und den kurfürstlichen Postämtern in beiden Städten hätte zugewiesen werden sollen. Jenen zur Seite bemüheten sich auch noch der Besitzer eines Privat-Botenwagens und dessen Fuhrknecht, eben so der bekannte Postmeister, Apotheker Elberfeld in Helmstädt nebst Postillon, auch eine Posthalter-Wittwe, mit einander zu wetteifern, wer auf seinem Fuhrwerk die meisten Briefe und Pakete nach Magdeburg schaffen, dort bestellen und wohlbefrachtet zurückkehren könne. Diese redlichen Theilnehmer überboten sich im Betrügen der landesherrli-

chen Gefälle und im Abwendigmachen der Kundleute. Natürlich erhielten die Herzoglichen Postkassen das Wenigste.

Diesem Raubwesen zu steuern, wurde im November 1686 eine Kurbrandenburgische Landkutschenfahrt von Magdeburg nach Helmstädt und zurück errichtet, eine wöchentlich zweimalige Fahrt bestimmt und der Führer Joachim Lüders vereidet: daß er die ihm zugestellten Briefe und Pakete, auch die sich einfindenden Reisenden im Posthause richtig angeben und das festgesetzte Porto und Personengeld entrichten werde. Was er über beides von den Passagieren und Absendern mehr forderte und erhielt, verblieb ihm statt des Lohns und jährlich ein blauer Rock statt der Besoldung. Aber Lüders veramte nach einigen Jahren, denn jener Elberfeld unterhielt fortwährend eine Postfahrt nach Magdeburg und stand mit dem Herrn Amtsgenossen in Magdeburg im freundschaftlichsten Abrechnen und Vernehmen. Beide theilten gewissenhaft das Wohlerworbene, und alles blieb in gewohnter Weise und Verschwiegenheit.

Im folgenden Jahrhundert trug die Preussische Ober-Postbehörde um so mehr Bedenken, der freundnachbarlichen und andrer Staats-Verhältnisse wegen, mit einem ernstlichen Verfahren einzuschreiten, da Helmstädt weit über ein Jahrhundert hinaus erweislich im Besitz des Courses war und die Preussische Wegestrecke nur den dritten Theil der ganzen Poststraße beträgt. Im Jahr 1771 wurden jedoch die Grundsätze bestimmt, nach welchen jene Postanstalt bestehen sollte.

Der Eroberungskrieg der großen Nation im J. 1806 unter ihrem Empereur brachte sehr wesentliche Veränderungen in allen Verwaltungszweigen, so auch in den Postanstalten des Herzogthums Braunschweig hervor. Nach wohlgenossenen 6 Freudenjahren verschwanden leider 1815 alle ihre Anlagen mit der Vertreibung des ersten und letzten Königs Jerome (beide in einer Person), sämmtlicher Verbesserer und dem Aufhören des seltsamen Königreichs Westphalen. Die neuen Umgestaltungen in den Ländergebieten bewogen Braunschweig, mit den Nachbarstaaten, folg-

lich auch mit Preussen, sich zu vereinbaren, die Helmstädter Post ward beibehalten, und zwar im Sommer als ein Eilwagen, im Winter als gewöhnliche Fahrpost. Beide sind eine Fortsetzung der Personenpost von Berlin nach Magdeburg, auch wurde auf eben diesem Course eine dritte reitende Post von Berlin nach den Rheinprovinzen in neuer Zeit veranstaltet.

Herzog Julius von Braunschweig-Lüneburg, der seit 1569 den Wolfenbüttelschen Antheil für den Herzog Heinrich den Jüngern verwaltete, wollte den Briefwechsel seines Landes mit Sachsen fördern, theils um die Handelsverbindung durch einen schnellern Lauf der Correspondenz zu unterstützen, theils um der Verbreitung der neuen Lehre nützlich zu seyn. Er errichtete 1576 eine reitende Post von der damaligen Residenzstadt Wolfenbüttel über Halberstadt, Aschersleben, Cönnern und Halle nach Leipzig. Der Administrator und weltliche Erzbischof von Magdeburg, Joachim Friedrich von Brandenburg, bewilligte die Station in Cönnern. Die Post gerieth zwar nach einigen Jahren ins Stocken, sie ist jedoch die erste Anlage des noch bestehenden großen Courses der fahrenden und reitenden Posten zwischen Braunschweig und Leipzig.

In der Post- und Boten-Ordnung des Kurfürsten Johann Sigismund zu Brandenburg v. 20. Junius 1614 (Darstell. des Preuss. Postwesens Bd. I. S. 269) werden den Landesherrlichen vereideten Kanzlei- (Post-) Boten für das Bestellen der Kurfürstlichen und Privat-Briefe nach Braunschweig und Wolfenbüttel, jedesmal 3, in Kriegszeiten nur 2½ Thaler Botenlohn und 3 Gr. tägliches Zehr- und Wartegeld ausgesetzt. Eben soviel erhielten die Herzoglichen Boten aus Braunschweig nach Berlin. Aus dieser und andern Nachrichten läßt sich mit Gewißheit schließen, daß schon im Jahrhundert zuvor — folglich lange vor der Investitur des Hauses Taxis oder des

Reichspost-Generals (1615) — geregelte Fußposten gewesen seyn müssen. Denn Kurfürst Friedrich Wilhelm d. Gr. hatte, neben den reitenden und fahrenden Posten, im J. 1660 noch 8 solcher beeidigten Boten im Solde und Amte.

Kaiser Ferdinand II. beim Anfange des dreißigjährigen Krieges, voll Eifer und im Bestreben, durch seine Heere die Anhänger des Protestantismus auszurotten, und die widerspenstigen vorlauten Reichsfürsten zu strafen und zu demüthigen, fand auch in dem Reichs-Postwesen ein gleiches Mittel, seine Macht auszubreiten. Auf Betrieb seines Günstlings, des Spanisch-Niederländischen und Reichs-General-Postmeisters Leonhard II. von Taxis erließ Ferdinand unterm 23. November 1627 ein Rundschreiben an die Kur- und andern Fürsten und Reichsstädte (Kurmainz und Cöln, Fulda, Hessen, Braunschweig, Mecklenburg, Holstein &c. &c.): „dem Grafen Leonhard von „Taxis unverweigerlich zu verwilligen, seine Posten dort „einzuführen und demselben behülflich zu seyn“ &c. &c. (s. S. 123). Es scheint, daß Braunschweig dies Ersuchen erfüllt habe. Zehn Jahr nachher, unterm 12. Januar 1637 erklärte das Kurfürsten-Collegium: „daß an allen Orten, wo „keine ordinari Posten (Taxissche oder Reichs-Posten) an„gestellt seyn, die Anordnung der reitenden oder fußgehenden Bo„ten zugelassen werde und den Ständen heimzustellen (zu über„lassen) sey, solche Anordnung selbst zu machen.“ (s. S. 124). — Der Kaiser erneuerte seine Aufforderung unterm 12. August. Im J. 1646 wird eines Taxisschen Postmeisters Johann Kluge in Celle und eines solchen in der Stadt Braunschweig gedacht, welche jedoch zu jener Zeit noch eine Kaiserliche freie Handelsstadt, und nicht dem Herzog unterthänig war.

Im Anfange des letzten Jahrzehends jenes dreißigjährigen Krieges, als der Muth und Fanatismus der Streitenden schon

entkräftet wurden und die Theilnehmer, besonders der stolze Ferdinand III., zu einiger Besonnenheit gelangten, da erhoben sich in Norddeutschland wackere bedachtsame Männer, für das Wohl ihres Vaterlandes zu wirken. Zu diesen gehörte der sehr begüterte Frachtfuhrherr Röttger Hinüber in Hildesheim.

Seinem Wohnort — damals noch unter Braunschweigischer Hoheit—und den nächstgelegenen Hauptstädten Hannover, Braunschweig, Bremen und Cassel fehlte noch eine directe Postverbindung. Denn Taxis besaß in jener Zeit (1641) kein Postwesen im ganzen Bisthum, es sorgte nur für gerade Postenlinien von Frankfurt a. M. nach den 3 See- und Handelsstädten Bremen, Hamburg und Lübeck, weil diese das meiste Porto einbrachten.

Da bewarb sich R. Hinüber um die Bewilligung seiner Landesherren, der 3 Herzoge von Braunschweig-Lüneburg und Wolfenbüttel, aus eigenem Vermögen mit 40,000 Thalern, von Hildesheim ab reitende Posten von Bremen nach Cassel, und fahrende von Hildesheim nach Braunschweig, und über Hannover nach Bremen zu errichten. Die Regenten willigten ein und Herzog August von Wolfenbüttel ertheilte am 7. Januar 1641 die Concession. Die Posten nahmen sogleich den Anfang und Hinüber ward zum Lohn, zur Ermunterung und zum Schutz gegen die zu besorgenden Anfechtungen des Reichsgrafen von Taxis, zum Herzoglich Braunschweig-Lüneburgischen Posthalter und Postmeister in Hildesheim bestellt.

Die fahrende Post von Braunschweig nach Hildesheim muß in der Folge verändert worden, oder eingegangen seyn, denn im Jahr 1770 steht sie nicht aufgeführt und nahe vor 1790 bestand noch eine Botenfuhre, welche Braunschweig für eigene Rechnung übernahm und in eine herzoglich fahrende Post verwandelte, eben dieselbe, welche in dem nämlichen Jahre das Hinausdrängen der Taxisschen oder Reichs-Post-Anstalten aus dem ganzen Gebiete veranlaßte, wovon in der Folge die Rede seyn wird.

Obgleich, wie eben gesagt worden, Taxis weder eine Post-Anstalt in der Stadt Hildesheim besaß, noch in dem Bisthum

eingerichtet hatte, so betrachtete es doch Hinübers Unternehmen als einen rechtswidrigen bedenklichen Eingriff in das Reichspost-Monopol. Es unterließ nicht, gegen Braunschweig und Hessen aufzutreten und von Seiten des Reichs-Oberhauptes zu bewirken, daß beide Staaten aufgefordert wurden, ihre Unterstützung dem Hinüber zu verweigern. Man folgte nicht. Auch der Kaiser, durch den widerwärtigen Erfolg seiner Bemühungen und Kriege gegen Schweden und die Heere der Protestanten nachgebend gestimmt, vergaß dennoch bei allen Unfällen nicht, stets das Beste des Reichs-Postwesens zu empfehlen, und am 11. Junius 1645 den Herzog Friedrich zu Lüneburg, den starrsinnigen Herzog August zu Wolfenbüttel, und die Städte Braunschweig und Lüneburg freundlich zu ersuchen, den Taxisschen Posten überall freien Ein- und Durchgang gutwillig zu gestatten. (Vischer S. 17). Man willigte jedoch nicht ein.

Noch während der Friedens-Unterhandlungen in Osnabrück und Münster (1646) hatte Friedrich Wilhelm der Große von Brandenburg eine reitende (sogenannte) Hof- und Kammer-Post von Cöln an der Spree (Berlin) über Hamburg nach Cleve angeordnet, die jedoch, wegen des großen Umweges und der Verspätungen, nicht den Zweck einer schnellen Beförderung der Briefe erfüllte. Sein Beauftragter, der Postmeister Neumann aus Königsberg, hatte daher mit vieler Umsicht einen kürzern Cours über Halberstadt, Braunschweig, Hannover, Minden, Bielefeld und Hamm nach Cleve angelegt, in den Haupt- und Residenzstädten Braunschweig und Hannover kurfürstlich brandenburgische Postämter und Stationen eingerichtet und den Caspar Pröver als kurfürstlich-brandenburgischen Postmeister vereidet. Friedrich Wilhelm ertheilte bei seinem Aufenthalt im Schlosse Spahrenberg bei Bielefeld, unterm 11. September 1649 dem Pröver eine förmliche Bestallung als Postmeister, und ließ

2 Jahr nachher, im Amte Petershagen bei Minden einen bündigen Contract, wegen Besorgung des Postritts nach Halberstadt und Hannover, abschließen.

Durch diese Veranstaltungen war denn ein kurbrandenburgisches Postwesen, mit freier Ausübung des Postregals, in einer fremden Residenzstadt gegründet worden. Ob jene aber und das freie Durchreiten der Post durch das Braunschweigische mit schriftlicher Genehmigung, oder schweigender Zulassung des Landesherrn, Herzogs August von Wolfenbüttel, bewerkstelliget worden ist, steht in den Urkunden nicht bemerkt. Der Besitz und die Ausübung währten indessen nur bis zum Junius 1682, wo der Kurfürst die Clevesche Post durch das Hildesheimsche verlegte und jene Postämter und Stationen in den Städten Braunschweig und Hannover, als entbehrlich, aufhob (s. Preussen).

Ein Jahr vor dem Westphälischen Friedensschluß und ehe in demselben die Landeshoheitlichen Rechte der Reichsfürsten erklärt worden waren, hatte Friedrich Wilhelm schon 1647 durch die Errichtung seiner reitenden Post von Berlin nach Cleve und durch seinen verkündigten festen Willen: keine Einmischung des Reichspost-Generalats in sein Post-Regal zu gestatten, — seinen Mitständen ein Vorbild zur Nachahmung gegeben. Gerade durch die Ausführung waren der Gang und das Benehmen vorgezeichnet worden, wie der widerrechtlichen Ausübung der Macht des Reichs-Oberhaupts begegnet werden müsse.

Gleich gesinnt und mit gleichem Willen verbanden sich Schweden (als damaliger Besitzer des Herzogthums Bremen), die Reichsstadt Bremen, Braunschweig und Hessen, und ließen in demselben Jahr 1647 durch ihre Abgeordneten in Hildesheim erklären, daß sie in ihren Gebieten eigene Posten errichten würden, unbesorgt um die Kaiserlichen Verbote und Prozesse des Reichs-General-Postmeisters.

V. Beust (P.Reg. Th. I. S. 192) behauptet, daß Friedrich einen eigenen Postmeister in Braunschweig bestellt, demselben die Stationen untergeordnet und einen Post- und Sicherheits-Brief ertheilt habe, daß jeder Unterthan seine Posten mit Leuten und Gespann unterstützen und ungehindert hin und zurück gehen lassen solle.

Dem Herzog August von Wolfenbüttel ward berichtet, daß eine Reichspost-Anstalt sich in Gandersheim niedergelassen habe, und ihr Wesen dort treiben wolle. Sogleich erging vom Regenten unterm 3. September 1654 ein scharf verfaßtes Rescript an den Magistrat, die Aufnahme streng zu verweigern und die Zudringlichen zu entfernen. Der Herzog hatte in diesem Gebot selbst zugesetzt: Principiis obstandum pro libertatis Germanicae conservatione (Deutschlands Freiheit aufrecht zu halten, muß man dem ersten Ansinnen widerstreben) (Vischer S. 20).

Der Friede zu Münster, 1648 hatte, wie vorstehend gesagt, allen Reichsfürsten eine unbeschränkte Souverainität, mithin auch das Postregal, zuerkannt. Dennoch erging den 29. April 1659 zwar ein Kaiserliches Patent in sehr glimpflichen Ausdrücken auch an Braunschweig-Wolfenbüttel, die Streitsache mit Taxis zu beendigen, ein andres folgte jedoch mit dem Befehl, die Landes-Posthäuser aufzuheben und keine Postillone mit Landesherrlicher Postkleidung zu unterhalten. Aber Herzog Georg Wilhelm von Lüneburg-Celle hatte aus Italien einen jungen Mann Stiegenello (Dromst Stechinelli) mitgebracht, der in den gesammten Braunschweig-Lüneburgischen Landen mit Bewilligung der 3 Herzoge, Posten und Postverwaltungen, nach dem Muster der Taxisschen, einrichtete. Die Einkünfte wurden bedeutend. Der erste Minister Graf von Platen-Hallermund in Hannover, der keinen redlichen Erwerb verschmähete, kaufte dem Italiener das Postwesen ab und erhielt, vermöge seiner hohen Würde und seines Einflusses, von dem Gesammthause — folglich auch von Wolfenbüttel — die Belehnung als Erb-Landes-Postmeister für

sich und seine männlichen und weiblichen Nachkommen (s. Hannover S. 325).

Bedrängt durch diese Verletzung seines Alleinrechts und durch die Schmälerung seiner Einkünfte, erflehte Graf Taxis vom Kaiser und Reichs-Hofrath einen gewaltsamen Widerstand und ein kräftiges Verfahren gegen die Fürsten. Plötzlich erschien im Anfang des Jahrs 1660 der Kaiserliche Bevollmächtigte, Graf von Gronsfeld, in Braunschweig, setzte sogleich und unbekümmert um die Zustimmung des Regenten, den dortigen Landes- und Stadt-Postmeister ab und in dessen Stelle einen mitgebrachten Reichs-Postmeister ein. Empört über diesen Gewaltschritt befahl der Herzog die augenblickliche Verhaftung des von Gronsfeld und hob dessen Anordnung auf. Doch der Graf entwich noch an demselben Abend in Gesellschaft des mitgebrachten Installirten.

Graf Taxis bewirkte einen neuen Befehl des Kaisers vom 28. Mai d. J. der in den bittersten Phrasen forderte, daß alle Herzogliche Landesposten, als Neuerungen und Eingriffe in die Kaiserlichen und Majestäts-Rechte, sogleich eingestellt werden sollten. Müde der Anfechtungen und Kaiserlichen Pönal-Mandate beschloß das Gesammthaus Braunschweig unterm 19. December (1660), die Reichsposten mit der Beschränkung aufzunehmen, daß — außer der Correspondenz der freien Handelstadt Braunschweig — keine Briefe andrer Oerter befördert und nur Landes-Unterthanen als Postbeamten angestellt werden sollten. Dieser Beschluß ward in der Post-Ordnung v. 14. Mai 1667 bestätiget und in der vom 17. August 1678 von neuem zugesichert.

Von jeher war Wolfenbüttel die Haupt- und Residenzstadt des Braunschweig-Wolfenbüttelschen Regentenstammes, denn die Stadt Braunschweig, in den vorigen Jahrhunderten eine starke Festung, behauptete als Mitglied des Hansabundes und

noch nach dessen Sinken, die Befugniß, keinem Landesherrn, sondern nur dem Reichs-Oberhaupt unterthänig, folglich eine Kaiserliche freie Handelsstadt zu seyn. In diesem Glauben kämpfte sie gegen jede Unterwerfung, welche die Herzoge theils mit Gewalt, theils durch Unterhandlungen versuchten. Sie hatte zwar bei der Belagerung und auf den zweiten Sturm des Herzogs Friedrich Ulrich im J. 1615 sich ergeben müssen, jedoch war es ihr 1627 geglückt, die Verwirrungen im dreißigjährigen Kriege zu benutzen, sich wieder frei zu machen und zu behaupten, als Wolfenbüttel von den Kaiserlichen Truppen erobert und der Herzog verdrängt worden war.

In ihrem Freiheitsgefühl unternahm die dortige Handelszunft im Jahre 1655, einen eigenen reitenden Boten mit gesammelten Briefen nach Halberstadt an einen Mann zu senden, der sich dort de facto als einen Braunschweigischen Postverwalter eingemiethet hatte. Dieser vertheilte die erhaltenen Briefe, zog das Porto ein, berechnete dasselbe seinem Vorstande, der Kaufgilde in Braunschweig, und schickte die in Halberstadt gesammelte Correspondenz mit dem Braunschweigischen Stadtboten ab. Ein sehr ernstliches Verbot des Kurbrandenburgischen Statthalters J. F. Fl. von Blumenhagen in Halberstadt vom 6. August 1655 hemmte aber jenen Unfug und die Fortdauer der Kaufmannspost, der sich das Reichs-Postamt schon beim Entstehen vergeblich widersetzt hatte.

Die Stadt blieb jeder Aufforderung zum Gehorsam und zur Unterwerfung abhold und verweigerte trotzig die Annahme jeder noch so annehmlichen Bedingung, bis am 12. Junius 1671 endlich Herzog Rudolf August, in Verbindung mit seinen Vettern, den andern Herzogen, die Widerspenstige bezwang und als Sieger und Herr einzog. Um den erbitterten Magistrat und die von demselben aufgeregten Einwohner, wegen des Verlustes der Unabhängigkeit, zu beruhigen, ernannte der Beherrscher sie zu seiner Residenz und erhob sie zur Hauptstadt des Landes mit einem Central-Postamt, wo alle Posten abgehen und alle ankom-

menden sich vereinigen sollten. Kaiser Leopold bewilligte der Gebeugten als Zugabe 2 Messen jährlich. Von jenem Jahre an ist die Stadt Braunschweig der Hauptpunkt der Herzoglichen Posten.

Dem Grafen von Platen in Hannover war zwar das gesammte Postwesen im Braunschweig-Lüneburgischen, mithin auch im Wolfenbüttelschen Antheil, überlassen worden, jedoch behielt Taxis seine Postanstalten unter dem Schutze des Herzogs. In der Folge verglichen sich beide Theilnehmer, daß der v. Platen die fahrenden, und Taxis die reitenden Posten besorgen lassen solle. Dies Uebereinkommen dauerte auch nach dem Aufhören des v. Platenschen Lehns-Postwesens und bis zur Entfernung der Reichsposten aus den herzoglichen Landen im Jahre 1790 fort.

Das Ober-Postamt in Leipzig faßte im Anfang des vorigen Jahrhunderts den Vorsatz, durch seine Posten — soweit diese nur benutzt werden könnten — Hamburg, damals Deutschlands Haupt-Stapelplatz der Waaren, und die Nordischen Reiche mit Nürnberg, Regensburg und dem ganzen Süddeutschland zu verbinden. Es gewann Braunschweig und Hannover, als die nothwendigsten Mitglieder des Ganzen, und durch Beider Theilnahme entstand, im Jahr 1718 festgegründet, die Fahrt der so berühmt gewordenen Gelben Kutsche von Braunschweig über Hessen (Gränz-Flecken), Blankenburg, Hasselfelde (von hier die mit jener vereinte Nürnberger Kutsche getrennt weiter) über Stolberg, Querfurt und Merseburg nach Leipzig. In Braunschweig hatte sie Verbindung mit der Herzoglichen Küchenpost nach und von Hamburg.

Diese Post erlitt viele Anfechtungen von dem Nachbarstaate Preussen und dessen Versuchen, den Fortgang zu hemmen, aus dem Grunde, weil jenes Ober-Postamt seinem Worte und seiner Verbindlichkeit zuwider, alle Sendungen aus Sachsen,

Böhmen ꝛc. ꝛc. nach Hamburg, folglich den Portoantheil dem Preuss. Course über Magdeburg entzog. Sonderbar blieb es, daß Braunschweig sie nicht als eine wirkliche Communion- und Landespost anerkannte, sondern für ein Sächsisches Lohnfuhrwerk ausgab, das auf Begehren der Kaufmannschaft in Leipzig errichtet worden sey. Diese Unwahrheit bestärkte eben Preussen, auf dem Unterdrücken der Beeinträchtigung zu bestehen.

Außer dem Hauptzweck, der Verbindung mit Hamburg, war noch der Nebenpunkt wichtig, auch einen Postcours aus Sachsen nach Holland vorzubereiten, und demselben die Pakete dahin und den Portogewinn dafür zuzuwenden. Die Absicht wurde durch eine fahrende Post von Hannover über Osnabrück und Deventer nach Amsterdam erreicht.

Braunschweig gerieth im J. 1737 in große Verlegenheit durch Preussens Begehren, jene amtlich für eine bloße Lohnfuhre ausgegebene Gelbe Kutsche aufzuheben, weil es den Postrechten zuwider sey, ein Privat-Fuhrwesen zum Nachtheil eines andern Staats zu gestatten. Da mußte also Braunschweig die von ihm selbst ausgegangene unwahre Behauptung zurück nehmen und die Anstalt für eine herzogliche wirkliche Post in Landesherrlicher Postkleidung bis Stolberg erklären und daß sie, als eine Societätspost, das Beförderungsmittel zwischen Leipzig und Hamburg, und Braunschweig der Mittelpunkt des Courses sey. Dieser Erklärung zufolge vermochte Preussen keine Gewaltmittel anzuwenden, die Post verblieb mithin. Seit dem December 1739 brauchte man einen leichten halbverdeckten Wagen, um den alten Namen: Gelbe Kutsche beizubehalten. — Ursprünglich war sie ein mit einem gelb getünchten Plane überdeckter Frachtwagen, Landkutsche genannt, und einem Kutschkasten in der Mitte, der nach Beschaffenheit der Ladung mit 2, auch wohl 7 Pferden bespannt wurde und 2 bis 4 Reisende mitnehmen konnte.

Im J. 1750 gründeten Braunschweig und Sachsen die Fortdauer ihrer gemeinsamen Anstalt noch fester durch den sehr umfassenden Vertrag vom 10. Mai und 31. Julius. Sie be-

stimmten, daß diese Post von beiden Theilen in eines Jeden landesherrlichen Postkleidung bis Stolberg entgegengebracht, und der von jeder Seite begleitende Schaffner (Conducteur, Schirrmeister) auch von seinem Landesherrn besoldet werde. Beide Ober-Postbehörden verpflichteten sich, alle Briefe und Pakete aus Sachsen und den Unterweges-Oertern nach den Seestädten und dem Lüneburgischen lautend — dagegen die aus Hamburg, Lübeck, Bremen, dem Hannöverischen und Braunschweigischen nach Sachsen, Böhmen und Oesterreich bestimmten Briefe und Sachen nur allein mit dieser Gelben Kutsche zu versenden. Diesen Vertrag bestätigten der Herzog Karl in Braunschweig den 5. August, und der König von Polen, Friedrich August II. als Kurfürst von Sachsen, in Dresden den 30. December 1750.

Während der drei schlesischen Kriege (1740—1763) begingen die Schaffner und Postillone dieser Post ungescheut die stärksten Accise-, Zoll- und Post-Defraudationen im Preussischem Gebiete, auch nahmen sie nicht nur eigenmächtig den Weg durch die Preussischen Gränzdörfer, sondern erwählten auch die nur für Stafetten, Extraposten und die Reichspost bestimmte gerade Straße von Blankenburg durch das Mansfeldische nach Leipzig und zurück. Friedrich der Große untersagte jeden Gewaltschritt gegen Sachsen, obgleich dasselbe in seinen Händen war; auch die zuweilen abgepfändeten Pferde, wenn die Uebertretungen zu dreist und ungezügelt begangen wurden, gab man ohne Lösegeld zurück. Mit dem Hubertsburger Frieden kehrte die Ordnung in das vorige Geleise.

Nach dem Befreiungskriege von 1815 ist diese Gelbe Kutsche nur zum Theil in ihrem Wesen verblieben, weil der ganze Strich Landes bis nahe vor Leipzig der Preussischen Monarchie überwiesen worden ist, folglich Sachsens Einfluß und Verbindung aufgehört haben. Ihre Fahrt geschieht nicht mehr über Stolberg, sondern von Blankenburg über Hasselfelde bis Nordhausen, wo sie in den Cours von Cassel nach Leipzig eintritt, und sich mit dieser durchfahrenden Post vereiniget. Die Post war früher

sechsspännig, ist seit 1819 vierspännig, besteht in einem ganz verdeckten Wagen, und trifft in Braunschweig zur Abfahrt der Landesherrlichen Küchenpost nach Hamburg ein.

Der Major, Graf von Platen-Hallermund in Hannover, Sohn und Nachfolger des verstorbenen Erb-General-Postmeisters im ganzen Herzogthum Braunschweig-Lüneburg, vergeudete die großen Einkünfte seines Lehn-Postwesens, denn auch die Posten im Wolfenbüttelschen Gebiet hatte er an den von ihm bestellten Postmeister Meyer in Braunschweig verpachtet.

Der neue Regent, Herzog Karl aus der nun regierenden Bevernschen Linie, erzürnt über die Verschwendungen jenes Wüstlings, verweigerte die Fortdauer des von seinem Vorfahren Ludwig Rudolf bestätigten Post-Lehns, erklärte die von den Herzogen der ausgestorbenen Linie ertheilte Belehnung für abgelaufen und ferner ungültig, auch für den neuen Regentenstamm nicht rechtsbindend. Darum legte er Beschlag auf die Post-Einkünfte, setzte den von Platenschen Lehn-Postmeister Meyer ab und den Schulze in dessen Stelle ein. Nach einigem Hin- und Herschreiben und Verwenden ward der Graf mit Geld abgefunden und das Braunschweig-Wolfenbüttelsche Postwesen von dem Hannöverischen getrennt, jedoch der Form des Letztern nachgebildet. Vom 1. März 1738 an, erhielt die Herzogliche Regierung die Verwaltung des gesammten Postwesens und die Herrschaft des Fremden hörte auf.

---

§. 3.

Reichsposten im Braunschweigischen.

Aus den beiden Zusagen in den alten Braunschweiger Post-Ordnungen von 1667 und 1678

> die Reichsposten in den Braunschweig-Lüneburgischen Landen, jedoch bedingt, aufzunehmen,

meinte das Fürstliche Haus Taxis, ein förmliches fast hundertjähriges Besitzrecht herleiten und seine Posten auf immer im Wolfenbüttelschen behalten zu können, ohne wissen zu wollen, daß dessen Bestehen nur auf bloßer Zulassung und Duldung beruhte.

Es hatte die Haupt-Bedingung — nur Landes-Eingeborne bei seinem Postwesen anzustellen — längst verletzt und die Hauptämter seinen Ergebenen verliehen. Eben diese wähnten sich frei von allen bürgerlichen Lasten und Abgaben und machten sich schrittweise unabhängig von den landesherrlichen Gesetzen und städtischen Anordnungen. Der ungemäßigte hoffärthige Sinn und Uebermuth dieser Taxisschen, oder wie sie sich stets nannten: Kaiserlichen Reichspost-Officialen, war jedoch in den letzten zehn Jahren von den Herzogen so gedemüthiget worden, daß sie die vom Regenten Karl im J. 1771 ausgeschriebene Kopfsteuer bezahlen mußten, und zwar von dem Magistrate ihres Wohnorts ihnen angekündigt und befohlen; sogar wurde ihnen, den bloß Geduldeten, der seit 30 bis 40 Jahren verbliebene Zeitungs-Debit entzogen. Dies alles aus dem Grunde, weil der Landesherr sich berechtiget hielt, die von seinen Vorfahren der ausgestorbenen Linie mit dem Fürsten von Taxis eingegangenen Verträge nun für ungültig zu erklären.

Dieser Vorgang war dem Reichs-Postwesen die erste Erschütterung, die zweite totale erfolgte nach 2 Jahren.

Das Herzogthum bedurfte überhaupt der Reichsposten nicht, es wurde überall von den Landesposten durchkreuzt. So gingen z. B. in jener Zeit (1771) aus der Hauptstadt Braunschweig, zwei- und die Leipziger dreimal wöchentlich Herzogliche Posten ab:

reitend nach Berlin und Leipzig auf Hornburg — nach Cassel (Frankfurt a. M.) — Hamburg — Celle (Bremen und Ostfriesland) — (Holzminden, Paderborn, Cassel und den Rheingegenden) — Duderstadt (Nürnberg und ins Reich) — Wolfenbüttel täglich,

fahrende über Blankenburg nach Leipzig die Gelbe Kutsche — nach Calvörde — Celle — Goslar — Halberstädt (und Leipzig) — Hannover — Magdeburg — Holzminden — Nordhausen — Nordheim — Schöningen — und täglich nach Wolfenbüttel.

Diese Uebersicht der Postanstalten — die Botenposten nicht mitgerechnet — ist ein Zeugniß, wie im ganzen Lande für das Bedürfniß völlig und angemessen gesorgt worden war.

Im Anfange des Jahrs 1790 erhoben sich in Frankreich Stürme und Gewaltschritte, alte Formen und Einrichtungen vieler Staats-Anstalten theils umzuändern, theils abzuschaffen. Manche Staaten in Deutschland hegten eine gleiche Neigung, so auch Hannover in Hinsicht des belastenden Reichs-Postwesens. Im Anfange Junius d. J. ward denn die längst ersehnte und vorbereitete Verdrängung jener Anstalt, die Entlassung der Taxisschen Postbeamten und die Vereinigung ihrer Stellen mit dem Landes-Postwesen ausgeführt. (s. Hannover S. 335).

Eine gleiche Last des vom Kaiser wider die Reichsverfassung eingeführten Reichs-Postwesens drückte auch das Herzoglich Braunschweigische Gebiet. Die Reichspost-Officialen selbst beschleunigten die Erlösung und führten sie zum eigenen Verderben durch unbedachtsames Benehmen herbei. Auch Kur-Hannover hatte gezeigt, wie jene Anstalt fortgeschafft werden könne, Braunschweig folgte dem Beispiele.

Seit Jahrhunderten bestand nämlich eine sogenannte (Privat-) Botenfuhre zwischen Braunschweig und Hildesheim, deren Eigenthümer und Fuhrknechte viele Unterschleife begingen und dadurch den Post-Einkünften einen ungemeinen Abbruch zufügten. Darum wurde diese Anstalt aufgehoben, für landesherrliche Rechnung übernommen und sollte in eine wöchentlich zweimal fahrende Post verwandelt werden. Der Ausführung widersetzten sich die

Taxisschen Postmeister nicht nur im Ton und Anstand herrschender Gebieter, sondern schilderten auch den Nachbarstaaten die künftige fahrende Post als eine ihren Postanstalten höchst nachtheilige Anlage.

Jenes unehrerbietige Widersetzen und dies feindselige Aufwiegeln bestärkten den Herzog Ferdinand in dem seit Jahren gehegten Vorsatz, das ganz überflüssige Reichs-Postwesen aus dem Lande zu entfernen, um den Ertrag zu gewinnen und seinem Staate zu erhalten, keine ausländischen Beamten zu ernähren und um nicht zum Bestehen eines fremden Instituts, die Posteinkünfte außer Landes gehen zu lassen.

Die Aufhebung dieser Reichsposten war zwar vom Herzog auf den 15. Junius (1790) festgesetzt, aber auf Ersuchen des so hart bedrängten Fürsten von Taxis — der Zeit gewinnen und dem harten Geschick durch Verwendungen seiner Gönner (des Kaisers und des Kurfürsten von Mainz) vorbeugen wollte — wurde sie bis zum 2. Julius verschoben und dann erst ausgeführt.

An jenem Tage (Donnerstag) Morgens wurden auf den Stationen nächst der Stadt Braunschweig die ankommenden Taxisschen Postillone angehalten, ihnen die mitgebrachten Brief-Felleisen abgenommen und diese durch Herzogliche Postillons an das landesfürstliche Stadt-Postamt in Braunschweig abgeliefert, um die dort verbleibenden Briefe zu vertheilen, und die weitergehenden abzusenden. Das Walten der Reichsposten hatte nun aufgehört, ihre Anstalten wurden landesherrlich.

Mit jener Aufhebung wollte man zugleich den großen Vortheil gewinnen, den ganzen Hamburg-Leipziger Reichspost-Cours — der bisher über Braunschweig ging — und den höchst beträchtlichen Briefwechsel und Portoantheil an sich zu ziehen. Dies aber mißlang dadurch, daß Preussen und Hannover die Verlegung des Reichs-Postamts aus Braunschweig nach Hildesheim und den bedingten Durchgang der Taxisschen Hamburg-Leipziger Post über Hannover durch das Stiftische und Halberstädtische Gebiet bewilligten.

Der Braunschweigischen Regierung fehlte eine eigene reitende Post nach Sachsen, sie legte deßhalb eine sogenannte Stafetten-Post (Stellvertreterin einer reitenden) über Goslar, Wernigerode und Quedlinburg bis Harkerode an, um sich hier mit der durchreitenden neuen Taxisschen Post zu verbinden. Preussen ließ dies aus Gründen der Rechtlichkeit und des gegenseitigen Verhältnisses nicht zu, darum mußte Braunschweig nach wie vor seine Briefe auf Halberstadt senden, von wo sie mit der Landespost nach Leipzig hin und zurück befördert wurden und bis jetzt noch werden.

Braunschweig-Wolfenbüttel besaß seit 1720 und 1765 eigenthümliche Posten und Hoheitsrechte im Bisthum Hildesheim und in der Reichsstadt Goslar, nämlich fahrende Posten von Braunschweig über Peina (hildesheimisch) nach Hannover, — nach Seesen (und Paderborn) — den Herzogl. Botenwagen nach Hildesheim — über Goslar nach Clausthal — eine Botenpost nach Lutter am Barenberge und ein Postamt in der Reichsstadt Goslar. Letzteres hatte es sich jedoch ohne Rechtstitel und nur mit stillschweigender Zulassung des Magistrats, angemaßt, folglich waren der Durchgang jener Clausthaler Postfahrt und das Postamt in der Stadt, bloße Convenienzstücke.

Jenes Bisthum und die Reichsstadt Goslar gingen, dem Reichs-Deputations-Hauptschluß vom 25. Februar 1803 gemäß, als Entschädigungs-Gebiete zu dem Besitz des Königs von Preussen über. Diese Umwandlung hatte nach dem Staats-Grundsatz die Folge, daß jene rechts-ungültige Herzogliche Posten als ein Eingriff in die Preussischen Landeshoheitlichen Gerechtsame und als fremde unbefugte Postbestandtheile betrachtet, also nicht ferner geduldet werden konnten. Ueberdies waren in dem Entschädigungs-Tractat mit Frankreich vom 23. Mai 1802 solche Besitzungen als nichtig erklärt worden.

Der im Jahr 1803 abgeschlossene Verein beseitigte jedoch die Anstände, die Braunschweigischen und die besondern Taxisschen fahrenden Posten zwischen Braunschweig und Hildesheim wurden gemeinschaftlich, der freie Durchgang der Herzoglichen fahrenden Post von Braunschweig nach Holzminden ward zugestanden und das Herzogliche Postamt in Goslar von Preussen übernommen. Dies alles verblieb bis zum Unglücksjahre 1806, wo Preussens Provinzen vom Rhein bis zur Elbe von Frankreichs Kaiser Napoleon — dem Ersten und Letzten — erobert und eingezogen wurden.

---

§. 4.

Posten-Zustand in diesem Jahrhundert.

Zur Ausstattung des im folgenden Jahr 1807 durch den Tilsiter Friedensschluß errichteten glanzvollen Königreichs Westphalen lieferte auch Braunschweig sein ganzes Herzogthum und mit diesem seine wohlgeordneten Postanstalten. Doch König Jerome, oder vielmehr die mit ihm schaarenweise aus Frankreich eingezogenen Verbesserer, von welchen kein Einziger deutsch verstand und in seiner Heimath niemals den Namen Bronswic gehört hatte, diese unterrichteten Edlen veränderten alles, was, wohl geprüft und eingeführt, bisher nützlich gewesen war. Alles geschah nach den Grundsätzen der großen Nation und ihres Kaisers, wenn das Ersonnene nämlich für den Augenblick nur großen Ertrag versprach, z. B. die Erhöhung des Postporto. Jeder Receveur, Grand-Tondeur, Sappeur und Inspecteur mühete sich rastlos ab, zum eigenen und zum Unterhalt und Prunk des stark bevölkerten Hofstaats in Cassel und der aus Frankreich Nachgekommnen, soviel an Geld und Geldeswerth herbei zu schaffen, als aus den möglichst erhöhten Steuern jeder Art, dem künstlich gesteigerten Postgelde, dem dringenden Verkaufe der Domänen und nutzlosen geistlichen Güter und andern nutzbaren Ge-

genständen irgend beizutreiben war. Eben darum hatte man höchsten Orts das Postcontohalten und Aufsammeln der Post-Ueberschüsse gar streng untersagt. Viele weitsehende Braunschweiger und Hessen meinten, in diesen beeilten Finanzwerken geheime Vorzeichen der sich nähernden Hinfälligkeit des noch so jungen Königthums, und eine vom kränkelnden Beherrscher beabsichtigte Erholungs- und Genesungs-Reise nach Frankreich wahrzunehmen, welche er allerdings doch nicht wie Flüchtlinge und Abentheurer, entblößt von Millionen an Baarem und Effecten, unternehmen wollte.

Doch gerade im herrlichen Wachsthum des so zarten Royaume de Westphalie wurde der Monarch Jerome — der erste und letzte Herrscher seines Reichs — im Jahr 1813 durch einige ganz unnöthigen Besuche und Ueberraschungen eines schnell vorgerückten russischen Corps so ungemein belästigt, daß er die Regentenruhe und die freie Ausübung seiner Tugenden nur im Vaterlande gesichert glaubte. Am 20. October ejusdem anni verschwand der Allbeliebte zum zweiten und letzten Mal aus Cassel, wie das Kapitel 10. (Kurhessen) umständlicher erzählt.

Und Braunschweig sahe seinen Herzog und die vorige Staats-Verwaltung zurück gekehrt.

Die Zeit-Ereignisse hatten vieles anders gestaltet und einige Ländergebiete waren andern Beherrschern zu Theil geworden, z. B. das vormals Preussische Fürstenthum Hildesheim dem zu einem Königreich erhobenen Kur-Hannover, eine Landstrecke, welche zum Theil die öst- und westlichen Staaten der Preussischen Monarchie verbunden hatte. Gerade dies Hildesheim machte andre Berührungspunkte nöthig und veränderte die frühern Postverhältnisse. Diese führten zu neuen Verträgen zwischen den Nachbarstaaten Hannover und Preussen über Gegenstände, die

jedoch nicht zum Ziel dieses Werks gehören und darum hier nicht berührt werden können.

Die nun fast 180 Jahr alte Berlin-Clevesche reitende Post war unzureichend, alle Briefe in die westlichen Provinzen zu befördern, sie war es zugleich dadurch, daß die Provinzen Paderborn und Westphalen nicht durch einen unmittelbaren Cours in einer geraden Verbindung mit der Hauptstadt Berlin standen.

Dieser bedeutende Nachtheil war nur durch die Errichtung eines zweiten Courses zu heben, der auf seiner Linie jene seitwärts liegenden Ländertheile berührte und zugleich die Haupt-Gränzpunkte der so ausgedehnten Rheinprovinzen erreichte. Aber auch dem Nachbarstaate Braunschweig sollte der große Vortheil gewährt werden, daß der neue Postenlauf die beiden Gebiete Braunschweig und Grubenhagen ihrer ganzen Länge nach berührte, mithin das ganze Land von Helmstädt bis Holzminden in einen unmittelbaren Zusammenhang trat, östlich mit Berlin, Preussen, Polen, Rußland — westlich mit allen Ländern jenseit der Weser und des Rheins, mit Frankreich und Holland. Diese Post mußte schon dadurch wichtig werden, daß sie den innern Betrieb und Briefwechsel des ganzen Herzogthums beförderte.

Diese einleuchtenden Vortheile bewogen beide Ober-Postbehörden, sich zu vereinen und so entstand neben jener alten reitenden Post im Jahr 1822 eine zweite eben so wichtige und nützliche von Berlin über Magdeburg, Braunschweig, Seesen, Holzminden, Paderborn nach Düsseldorf und Cöln, gewinnreich für die Staatskassen, vortheilbringend für den Handel und bequem und ausreichend für den Briefwechsel der Herzoglichen Unterthanen.

Auch im Braunschweigischen sind Schnellposten oder Eilwagen im Gange, welche zugleich die Stelle der reitenden oder Brief-Posten vertreten. Für jetzt gehen aus der Hauptstadt zwei der-

gleichen ab, und zwar nach den beiden wichtigen Handelsörtern Magdeburg und Leipzig.

Die erste — nach Magdeburg, besteht nur während des Sommer-Halbjahrs zweimal wöchentlich über Königslutter und Helmstädt, zur Verbindung mit der Schnellpost von Berlin nach Magdeburg, hin und zurück. In den Wintermonaten geht statt des Eilwagens eine Diligence oder fahrende Post.

Die zweite Schnellpost fährt wöchentlich zweimal von Braunschweig über Wolfenbüttel, Halberstadt und Halle nach Leipzig und neben dieser noch eine besondre fahrende Post.

Außer beiden bestehen gewöhnliche reitende, auch Brief-Posten genannt,

nach Nordheim, von dort nach Göttingen, Cassel, Frankfurt a. M. ins Reich, in die Schweiz, nach Baiern, Oesterreich, Italien, wöchentlich viermal,

nach Celle, auf Bremen, Oldenburg, Ostfriesland, Hamburg, Lübeck, Dänemark, Norwegen und Schweden, ebenfalls viermal,

nach Holzminden, Paderborn (die Preussische Berlin-Cölner), nach Hildesheim und Hannover, wöchentlich zweimal.

Fahrende Posten,

nach Calvörde — Cassel — Celle, (Bremen) Hannover — Hildesheim — Goslar (und dem Harze) — Halberstadt (ganz Sachsen und Oesterreich) — Hamburg (Dänemark und dem Norden) — Hameln — Holzminden (Preussische nach Paderborn, Westphalen und Hessen rc.) — Nordhausen (früher die Gelbe Kutsche) — Wolfenbüttel täglich einmal.

Im Herzogthum ist keine Abgabefreiheit der Lohnfuhren, wie in Hannover, sondern nach der Verordnung vom 1. Mai 1822 muß für jedes Pferd und jede Meile 1 Groschen Abtrag entrichtet werden.

Das ganze Herzogthum begreift in sich an Flächen-Inhalt, nach Hassel, Mannert und Cannabich, 70 Quadrat-Meilen, hienach das Postgebiet der beiden Provinzen Braunschweig und Grubenhagen zusammen in der Länge 22½ Meilen, und in der Breite 10½ Meilen.

Das ganze Postwerk wird von der Herzoglichen Postdirection in Braunschweig beaufsichtiget und geleitet.

über

Posten

und

Post-Regale

mit Hinsicht auf

Volksgeschichte, Statistik, Archäologie und Erdkunde

von

Wilhelm Heinrich Matthias,

Hofrath, Geh. Archivar beim Königl. Post-Departement und Ritter des rothen Adler-Ordens 4ter Klasse.

Zweiter Band.

Im Selbstverlage.

Berlin, Posen und Bromberg,
In Commission bei Ernst Siegfried Mittler.

1832.

Inhalt
des
Zweiten Bandes.

Fortsetzung
des
zweiten Abschnitts.

Dritte Abtheilung.

Vom Post-Regale.

Erster Abschnitt.

Von Deutschlands vormaliger Staats-Verfassung.

Zweiter Abschnitt.

Vom Post-Regale.

Anhang.

Zweite Abtheilung.

Zweiter Abschnitt

Haupt-Post-Staaten.

(Fortsetzung.)

Kapitel 7.

Oesterreich.

§. 1.

Geschichte alter Zeit.

Schon zu der Römer Zeiten war Vindobona, das heutige **Wien**, eine ansehnliche Municipal- (Kreis-) Stadt, welche Bürgerrechte und eigene Gesetze besaß und zu Ober-Panonien (Hungarn) gerechnet wurde, bis **Karl** d. Gr. sie zum Hauptort von Avarien, Marchia austria (orientalis) ernannte, aus welchem Namen am Ende des zehnten Jahrhunderts die Benennungen Osterrichi, Mark Oestreich oder Oesterreich entstanden.

Herzog **Leopold** VII. von Oesterreich verlegte in den Zeiten der Kreuzzüge, bestimmter im Jahr 1198, seinen Aufenthalt dahin und verlieh ihr das Stapelrecht a), Kaiser **Rudolph** (I.) von Habsburg aber erklärte Wien (vermuthlich 1279) zu einer Hauptstadt, verweilte hier drei Jahr und sein Sohn, Herzog **Albrecht** von Oesterreich machte es 1283 zur Residenz. Von dieser Zeit an wuchs die Größe und Bedeutenheit der Stadt schon wegen des Hoflagers und des Durchgangs der Waaren zu

a) **Stapelrecht** heißt die Befugniß einer Stadt, durch- oder vorbeigehende Waaren anzuhalten, um ein Verkaufsrecht daran auszuüben.

Wagen und zu Schiffe nach Böhmen und Hungarn, und wegen ihres Handels und Verkehrs im Inlande und mit den Nachbarstaaten, besonders nach Italien. Nur findet sich nirgend, daß sie sich dem gerade in jener Zeit so weit verbreiteten Hansabunde angeschlossen habe.

Man muß annehmen, daß unter der Regierung der römischen Kaiser der Cursus publicus (Brief-Couriere) auch im jetzigen Oesterreich bestand, denn die Hauptstraße aus Italien nach Panonien ging durch Vindobona, als Hauptpunkt des großen Courses, die Seitenwege durch Istrien waren gefährlich, das Land wenig bevölkert, und der Handel im Innern unbedeutend. Im spätern Zeitraum muß die Stadt, bei dem Steigen ihres Ansehens und ihres Einflusses in Staats- und Handels-Angelegenheiten und zum Betrieb der Geschäfte, von jeher Briefsendungen benutzt haben, die ganz eigentlich seit Albrechts Zeit und als in Wien das Hoflager verblieb, zu Fuß, zu Pferde und zu Wagen bedeutend und geregelt müssen im Gange gewesen seyn.

In keiner Schrift wird zwar bestimmt gesagt, daß Oesterreichs Fürsten, selbst die Kaiser aus den frühern Geschlechtern, in Wien oder in andern Oertern eigene Anstalten zum Befördern ihrer Privat- und Staats-Briefe hatten, aber aus einigen Andeutungen läßt sich schließen, daß die Regenten aus ihren Hoflägern, welche gewöhnlich in den Reichsstädten gehalten wurden, eigene Sendboten (Couriere) abschickten, wenn aus dem Ort ihres Aufenthalts keine städtische Boten abgingen, oder, wenn Eil nöthig war, sich keine Boten vorfanden.

Kaiser Friedrich III. (1440—1493) zähe und unbiegsam in seinem Sinn und Willen, hatte sich gar manches Ungemach und Trübsal zugezogen und mit den Angelegenheiten in Italien befaßt, die ihm viel Unheil brachten. Um von jedem Ereigniß sogleich Nachricht zu erhalten, besoldete der Monarch bestimmte Eilboten (Couriere), welche sämmtlich gleich bekleidet waren, wie die heutigen Postillone. Ueber diese Dienstleute führte sein Ober-Jägermeister Roger (I.) von Taxis die Aufsicht,

und besorgte das Befördern der Boten auf eingerichteten Pferdewechseln durch das Herzogthum Steyermark und in der Grafschaft Tyrol. Diese Courierritte wurden nach dem Vorbild Frankreichs: Posten, und der Chef dieser Couriere, jener Roger, Maitre des Postes, Postmeister, genannt, denn am Schluß dieses Jahrhunderts kam die französische Benennung Postes häufig vor, ohne das Wesen der heutigen so benannten Anstalt zu ahnen. Man kannte nichts weiter als das Couriersenden.

Oesterreich ward 1453 zu einem Erzherzogthum erhoben und Kaiser Maximilian verlegte auf immer sein Hoflager nach Wien, wodurch der Verein und Zusammenfluß aller Kenntnisse, Künste und Gewerbegegenstände noch mehr gegründet wurde. In dieser Zeit entstand denn auch die Anordnung, daß die Haupt- und die wichtigsten Handelsstädte Deutschlands unter sich bestimmte und eigene Botengänge zu Fuß und Roß errichteten und durch diese geregelten Anstalten Wien mit Frankfurt a. M., Augsburg, Nürnberg, Leipzig, Prag, Krakau, Mayland, Venedig rc. rc. in Verbindung stand.

---

§. 2.

Reitende Post von Brüssel nach Italien und Wien, Postmeister in dieser Hauptstadt.

Die höchst bedenklichen Begebenheiten in Italien, die Besitznahme der Städte Genua, Mayland und Neapel von französischen Truppen (1500 und 1502) die Vereinigung der spanischen Königreiche zu einem mächtigen Staatskörper durch Ferdinand und Isabella, die nicht zu berechnenden Folgen der Entdeckung Amerika's, der vorhabende Feldzug gegen Venedig, das Bestreben des Kaisers, Papst zu werden und die Sorge für das entfernte Erbland Burgund, diese Pläne und Entwürfe erforderten Maximilians höchste und rastlose Aufmerksamkeit. Zuvor mußten

noch Deutschlands Ruhe gesichert, der Gehorsam von den trotzenden, stets widerspenstigen Vasallen erzwungen, das von neuem überall eingerissene Raub- und Plünderungssystem der Burgherren ausgerottet, und die seinem theuren Burgund drohenden Stürme und Gefahren abgewendet werden.

Aber die gebräuchlichen Courier- und Botensendungen reichten nicht aus und waren bei weitem zu langsam, um Nachrichten schnell zu überbringen, überdies fehlte in allen Reichskreisen der Zusammenhang und das Zusammentreffen der Botengänge. Da beseitigte der Höfling Franz von Taffis das Verlangen des Kaisers, schleunig Kunde zu empfangen, indem er 1516 die bekannte reitende Botenpost von Brüssel durch das Würtembergische nach Mailand und Rom errichtete, sie wurde vom Könige Philipp in Spanien, Maximilians Sohn, unterhalten. An jenen Cours schlossen sich die Courier- und Botenritte von und nach Wien an, und bildeten folglich eine fortlaufende Postenlinie nach und aus Brabant. (s. S. 109).

Eine alte schriftliche Notiz sagt, daß zu weyland Kaisers Ferdinandi Primi Zeiten (1556—1564) Boten- und eigene Landposten von Wien und Prag nach Stuttgard und ganz Schwaben gegangen sind und daß die Botenmeister sich gegenseitig berechnet haben.

Von hier an schweigen alle glaubwürdigen öffentlichen Nachrichten von merkwürdigen Ereignissen und Umständen, welche das Entstehen dieses oder jenes Hauptcourses im Oesterreichischen veranlaßten, von der Vermehrung der Postanstalten und deren Verfassung. Soviel ist nur aufgezeichnet, daß Kaiser Rudolf II. im J. 1595 einen Vertrag mit Philipp II. von Spanien errichtete, um dessen burgundisch-spanische Posten in Deutschland aufzuheben und solche als Deutsche oder Reichs-Posten anzuerkennen und daß schon im folgenden Jahr (1596) in Wien eine förmliche Kaiserliche Postanstalt — Obrist-Hof-Postamt — vorhanden war. Denn Rudolf verlangt von seinem Reichs-Hof-Postmeister Georg Püchl von Pichelsberg ein Gutachten

über den Bericht des Taxisschen Postmeisters Jacob Henot senior, wie die Posten verbessert werden könnten. Das Gutachten ist auf den 21. Mai 1596 datirt.

Dem von Pächl folgten im Amte Hans von Wolzogen, Matthias von Taxis und diesem Lamoral von Taxis.

Letzterer wurde 1615 entlassen, um seines verstorbenen Vaters Stelle als General-Obrist-Postmeister im Reich und in den Niederlanden zu übernehmen. Er ist es, der für sich und seine Nachkommen den höchst nachtheiligen Revers vom 20. Julius 1615 zuvor ausstellen mußte, in welchem er auf die Kaiserliche Obrist-Postmeister-Stelle in Wien und den Besitz der sämmtlichen Oesterreichischen Posten verzichtete. Diese Anstalten wurden und blieben folglich auf immer von den Reichs- und Taxisschen Posten getrennt, und so war es denn auch in dem ertheilten Lehnbrief bestimmt worden (s. Kap. 2, S. 118).

In Lamorals Stelle trat Karl, Freiherr v. Magno, vorher Nieder-Oesterreichischer Landpostmeister, ihm folgte der Sohn Hans Jacob von Magno. Nach dessen Abgange trat eine Haupt-Periode der Oesterreichischen Postverwaltung ein.

---

§. 3.

Erb-Post-Belehnung des Grafen von Paar.

Hans Jacob verhandelte nämlich im J. 1623 laut einer Urkunde, sein Kaiserl. Hof-Postmeister-Amt für 15000 Gulden und 6 Kutschpferde an den

Hans Christoph von Paar, Freiherrn zu Krottenstein und Hartberg b),

Kaiserl. Rath, Kämmerer, Obrist und Erb-Landpostmeister in

b) wie Taxis, aus einer italienischen Familie in Mailand entsprossen, den Bellizoni oder Bellidort von Casnio. Die Vorfahren kamen im

Steiermark. Kaiser Ferdinand II. erhob ihn in den Grafenstand und belehnte ihn, durch den Lehnbrief aus der Hof-Canzlei zu Ebersdorf, vom 4. September 1627, mit der Obrist-Hof- und Land-Postmeister-Würde im ganzen Erzherzogthum Oesterreich und in den Erb-Königreichen Böhmen und Hungarn.

Taxis hatte sich, wie oben erwähnt, des Kaisers Verfügung, und der durch die Trennung der Oesterreichischen von den Reichs-Posten geschehenen großen Verkürzung seiner Einkünfte unterwerfen müssen, als jedoch der von Paar, im Gefolge des Kaisers, auch an den Collegialtagen in Regensburg — wo Taxis seine Postverwaltung hatte — also außer seinem Lehnbezirk, eine Postmacht ausübte, von dort die Posten ins Reich und in die Kaiserstaaten besorgen ließ und das Porto bezog, erhob die gräfliche Wittwe Alexandrine von Taxis, Namens ihres minderjährigen Sohnes Lamoral Claudius Franz, einen Rechtsstreit. In diesem wurde jedoch die Klägerin aus dem Grunde abgewiesen, weil das Porto für alle Briefe an den Kaiser und dessen Hofstaat zur Einnahme des von Paar gehöre. Von dem zugefügten Abbruch im fremden Postgebiet war nicht die Rede.

Die Kur- und Reichsfürsten fanden diesen Spruch rechtswidrig und votirten in dem Gutachten (Beschluß) vom 27. September 1641: daß die Familie von Taxis bei ihren Rechten geschützt werden müsse, also der von Paar keine Befugniß in einem fremden Postgebiete habe. Der Kaiserliche Hof und der demselben ergebene Reichs-Hofrath nahmen dies Einmischen gar übel auf, beharrten bei ihrer Meinung und verlängerten den Pro-

---

eilften Jahrhundert nach Deutschland, Kaiser Friedrich I. ernannte sie 1170 zu Reichsfreiherren, und schenkte ihnen die Herrschaft und Stadt Paar als Reichslehn, von welchem sie den Namen führen. Der Vater dieses Hans Christoph war Johann Baptista, welchen die Reichsstände im J. 1569 zum Postmeister, und der Erzherzog Karl von Oesterreich zum Obristen Hof- und Land-Postmeister in Inner-Oesterreich bestellte.

zes — der ihnen nichts kostete — 25 Jahr, wo Kurmaynz am 15. Februar 1656 den Vergleich stiftete,

daß, wenn der Kaiser und dessen Hoflager sich außerhalb den Oesterreichischen Staaten aufhalten, deren abgehende und ankommende Briefe von den Postbeamten des von Paar — die Schreiben der Gesandten, Räthe und Privatpersonen aber von den Taxisschen Beamten besorgt, die Portogelder und Emolumente durch besonders vereidete Officialen in Truhen (Kasten) gesammelt, und nachher unter beide Grafen zur Hälfte getheilt werden sollten.

Der Kaiser billigte diesen Vertrag den 15. März, Graf Paar aber hatte eine andre Ansicht von Recht und Billigkeit, er vollzog die Ausfertigung nicht und begehrte die ganze Einnahme.

Während jenes Zwiespalts bestätigte Ferdinand III. in dem erneuerten Lehnbriefe d. d. Wien den 9. November 1656 das Erb-Postlehn der Familie Grafen v. Paar, als Kaiserliche Obristen Hof-Postmeister in- und außerhalb den Kaiserlichen Erb-Königreichen und Landen, mithin im ganzen Deutschland, worüber doch Taxis allein die Erb-Belehnung hatte. Es waren folglich Zwei besondre Reichs-General-Erb-Postmeister von Deutschland.

Nach jenes Kaisers Tode (23. März 1657) versuchten Schweden und Frankreich, dem jüngsten Sohn des Hochseligen, dem König Leopold von Ungarn und Böhmen, die Thronfolge zu entziehen, besonders bemüheten sich Ludwig XIV. und sein Staatsminister Mazarini, die Kaiserliche Krone von dem Erzhause Oesterreich abzuwenden. Die Reichsstände selbst waren getheilter Meinung, da jedoch kein Mitbewerber auftrat, ward Leopold (I.) den 8. Julius 1658 zum Reichs-Oberhaupt er-

wählt und den 21. in Frankfurt a. M. gekrönt. Ein fester Gönner und Machthaber der Paarschen und Tarisschen Postwerke.

Lamoral (III.) Claudius Franz Graf von Taris konnte den Abbruch nicht verschmerzen, den die Einkünfte seines General-Reichs-Postwesens durch die Absonderung der Oesterreichischen Posten und die Kaiserliche Erb-Belehnung des von Paar erlitten. Er glaubte die aufgeregte Spannung und getheilte Stimmung der Wahltags-Gesandten und deren Höfe zu seinem Vortheil benutzen zu müssen. Er beeiferte sich daher, bei jenem Wahlgeschäfte zu betreiben, daß dem künftigen Kaiser das jus postarum und das Eigenthum seiner Erb-Landesposten per Capitulationem genommen werden möchten.

Sämmtliche Gesandten nahmen jedoch den Antrag als ein widerrechtliches Ansinnen auf und erklärten in dem Wahltags-Protokoll und in dem Artikel XXXV. der Wahl-Capitulation: „daß solches alles (die Tarisschen oder Reichsposten nämlich) „der Kurfürsten, Fürsten und Ständen an ihrem Post-„Regale und dessen habenden Exercitio ganz unnachtheil-„lig und unpraejudicirlich sey, und daß, wenn ein oder „andrer Kurfürst, Fürst oder Stand sich mit dem Gra-„fen Taris der Posten halber auf gewissermaßen vergli-„chen, solches denen andern, welche sich wie vor, also „auch künftighin, des Postregals vor sich in ihren Landen „gebrauchen wollen, keineswegs praejudiciren, oder zu „ihrem Nachtheil gereichen sollen.“ (Joh. Limnaeus, Capitulationes Imperatorum et Regum.)

Die Verletzung der Einkünfte des Andern blieb die Achse, um welche sich die fortdauernden Prozesse der Grafen von Paar und Taris dreheten. Endlich wurden die gegenseitigen Ansprüche durch die Wahl-Capitulation des Kaisers Franz I. im J. 1745, §. 29 geschlichtet.

§. 4.

Ober-Aufsicht und Leitung des Postwesens.

Kaiser Karl VI. genehmigte 1720 das Gutachten seiner Minister, die Post-Einkünfte zur Staats-Einnahme einzuziehen, jedoch der Gräflich Paarschen Familie, und zwar jedesmal dem Erstgebornen die Leitung des Postwesens zu überlassen. Einem geschlossenen Vergleich zufolge trat der Graf von Paar sein Post-Erblehnrecht gegen 90,000 Gulden und eine jährliche Pension von gleichem Betrage völlig ab, und die Kaiserliche allgemeine Hof-Kammer bezieht die Einkünfte.

In den Kaiser-Staaten sind drei höchste Ober-Postbehörden, welche unmittelbar unter dem Monarchen stehen,

a) die Kaiserl. Königl. allgemeine Hofkammer oder Hof-Finanzstelle, führt die Ober-Aufsicht auf alle Postgegenstände in den deutschen, galizischen und italienischen Provinzen,

b) die Ungarische Hofkanzlei für Ungarn und die Militär-Bezirke,

c) die Siebenbürgische Hofkammer für Siebenbürgen.

In Wien führt die Oberst-Hofpostamts-Verwaltung, als administrirende Ober-Postbehörde und zugleich als Provinzial-Postverwaltung, die Leitung der Postangelegenheiten.

In der Hauptstadt einer jeden Provinz ist eine Ober-Postamts-Verwaltung, in Venedig und Mailand sind Postdirectionen und in den 4 Slavonisch-croatischen und Illirisch-croatischen Militär-Cambiatur- (Wechselungs-) Bezirken sind 2 Directionen, in Essek und Carlstadt.

In den Provinzen stehen alle Postanstalten zugleich unter dem Befehl des Gouverneurs der Provinz, an welchen alle Berichte der Postbeamten gelangen und von dem die Verfügungen erwartet werden. Der Gouverneur ist folglich das Mittelglied zwischen der Ober-Postbehörde und den untergeordneten Postverwaltungen.

§. 5.

Uebersicht der Post-Anstalten.

Die Post-Anstalten in diesem mächtigen Kaiserreich mit seinen Königreichen Ungarn und Böhmen und den großen Provinzen Mähren, Galizien, Lodomirien und in Ober-Italien, — in der Gesammtheit nach Hassel 12,265, nach Mannert 12,719 Quadrat-Meilen Flächen-Inhalt — sind jetzt sehr ausgebreitet und mannichfaltig. Von jenen behauptet den Vorrang

a) die reitende oder Briefpost.

Sie wird auf den Haupt- und bedeutenden Neben-Coursen nicht zu Pferde, sondern in einem leichten ein- auch zweispännigen Wagen fortgebracht. Auch Briefpakete, Brochüren, ungebundene Bücher, Musikalien (jedes Paket bis 5 Pfund schwer) und Waarenmuster unter Kreuzband mit aufgeschriebener Adresse, werden mit dieser Post befördert.

Briefe ins Ausland sind bedingt bis an die Oesterreichische Gränze, die nach Spanien, Portugal, Gibraltar und in die ost- und westindischen Kolonieen noch bis an die Spanische Gränze, oder an die Meeresküste zu frankiren. Nach den außerhalb Europa liegenden Ländern werden keine recommandirten Briefe angenommen, dagegen für einen jeden recommandirten Brief, wenn er auf der Post verloren gegangen ist, erhält der Absender 20 Fl. Conv. Geld als Schaden-Ersatz.

Alle Briefposten gehen von Wien Abends 10 Uhr ab, und kommen in der Regel Morgens bis 5 Uhr an.

b) Die fahrenden Posten

sind im Oesterreichischen erst gegen die Mitte des vorigen Jahrhunderts eingeführt worden. Im Jahr 1749 errichtete der Freiherr von Lilien auf seine Kosten und mit Bewilligung der Kaiserin Maria Theresia, eine Postfahrt ins Reich (Baiern, Würtemberg, Franken rc.); Ein und derselbe Wagen fuhr hin und zurück.

Als bald nachher der Handelsstand den Vortheil dieses wohlfeilen und schnellen Versendungsmittels erkannte und der Ertrag die Kosten weit überwog, wurden die fahrenden Posten allgemeiner. Das Cameral-Directorium übernahm die Leitung des Ganzen, bis diese 1755 zur Obristen-Hof-Postcommission überging. Kaiser Joseph II. (1765—1790) hob alle Hof-Commissionen auf und übergab die Direction der fahrenden Posten der damals wiederhergestellten Hofkanzlei.

Im Mai 1829 wurde diese Direction der fahrenden Posten mit der obersten Hofpost-Verwaltung in Wien, und die Post-Verwaltung mit den Postwagen-Expeditionen vereinigt (s. folg. Diligencen e).

c) Die Eilwagen oder Schnellposten,

auch Personenposten und Malles postes genannt, sind seit dem Mai 1823 im Gange, bis jetzt schon auf den Haupt- und einigen Neben-Coursen, statt der aufgehobenen ordinären fahrenden Posten, und zur Beförderung der Briefe, Reisenden, kleiner Geldsummen und Handpakete bestimmt, und vertreten somit die Stelle der Reit- oder Briefposten. Im Innern der zierlichen geschmackvollen Wagen sind, nach dem Bedürfniß und nach der Anzahl der Reisenden, für 4—12 Personen, vorn im Cabriolet für zwei Personen bequeme Plätze, mit Einschluß des Conducteurs oder Schirrmeisters. Hinter dem Kutschkasten ist das viereckige, verschlossene Behältniß für das leichte Gepäck.

Jeder Reisende muß sich am Tage vor der Abfahrt einschreiben lassen, einen Passirschein von der Ober-Post-Direction vorzeigen und unterweges den Platz wechseln. Er hat 25 Pfund Gepäck — in einem Mantelsack bestehend — auf dem Eilwagen und noch 30 Pfund auf dem Brahcard- (Pack-)wagen frei, letzteres muß jedoch mit der Adresse des Reisenden bezeichnet seyn. Das Personengeld ist auf 10 Kreuzer Conv. Geld für die Meile bestimmt, der Postillon erhält kein Trinkgeld.

Nicht alle Eilwagen halten unterweges ein nächtliches Stilllager. Wer in den bestimmten Gasthäusern frühstücken und zu Mittag und Abend essen will, muß dies beim Einschreiben anzeigen, um in die Zahl der für die festgesetzten Preise Speisenden mitaufgeführt zu werden, worüber von der Ober-Postbehörde mit den Gastwirthen vierteljährlich ein neuer Vertrag errichtet wird. Zum Mittagessen (5 Gerichte) ist 1 Stunde, zum Frühstücken und Abendessen (3 Gerichte) ¼ Stunde vergönnt. In den Stationen, wo das siebenständige Nachtlager gehalten wird, empfängt der Reisende ein reinliches Bett und im Winter eine geheizte Stube.

Das Wechseln der Gespanne unterweges geschiehet innerhalb 4 bis 5 Minuten, weil die Pferde stets bereit stehen müssen.

Im Jahr 1829 gingen solche Eilwagen von Wien nach Venedig, Triest (auf 2 Coursen), Prag, Karlsbad, Brünn, Budweis, Troppau (Breslau), Linz, Preßburg, Grätz rc. rc. Von Mailand über Chur nach Bregenz und Sesta Calende — von Mantua nach Ferrara und über Verona nach Saluzn und Bregenz rc. rc. — von Venedig nach Triest und über Padua nach Ferrara und Verona rc. rc. von Prag (über Töplitz) nach Dresden — Brünn, Pilsen, Rumburg und Karlsbad rc. rc. Die sämmtlichen Course der bis jetzt eingeführten Eilwagen stehen in Fr. Raffelsperger Reise-Secretär oder Posthandbuch B. I. S. 153 f. benannt.

Zu diesen Eilwagen gehören die Brancardwagen (Fourgons, Packwagen), welche das schwere Gepäck der Reisenden, Koffer rc. rc. entweder voraus- oder nachfahren, und alle sonst mit dem ordinären Postwagen zu befördernde Gegenstände fortbringen.

Außer diesen Eilwagen und den Extraposten besteht noch eine der trefflichsten Reise-Anstalten, sie sind

d) die Separat-Eilposten,

oder unregelmäßige Eilfahrten. Mit einer solchen kann man im ganzen Kaiserstaat zu jeder Stunde auf allen Eilpost-Routen rei-

sen. Die Zeit der Abfahrt und des Verweilens unterweges, und die Wahl der Speise- und Nacht-Quartiere hängen von dem Willen des Reisenden ab. Wegezoll, Schmier- und Postillons-Trinkgelder werden nicht gezahlt. Die Wagen mit 4 Personen, werden in der Regel von 2 Pferden, und die mit 6 Reisenden besetzt, von 3 Pferden fortgebracht. Jeder Reisende muß den angegebenen Reiseplan genau befolgen.

e) Diligencen, oder ordinäre Postwagen.

Auf den Poststraßen, auf welchen noch keine Schnellposten eingeführt worden sind, gehen nach wie vor ordinäre Postwagen zum Fortbringen der Reisenden und Poststücke. Im Innern des Wagens, der mit Glasfenstern versehen ist, haben vier, im verdeckten Vordertheil (Cabriolet) zwei Personen Platz. Für die richtige Besorgung der Pakete haftet die Postanstalt und leistet den bescheinigten Werth, wenn die Verletzung von außen, und der Verlust durch die Schuld eines Postbeamten geschehen ist.

Alle Sendungen, welche nicht den fünffachen Portosatz übersteigen, müssen bei der Aufgabe frankirt werden. Die Geldbriefe werden nur offen zur Post angenommen und das Geld — bis zu 20 fl. baar oder in Papiergeld — nachgezählt. Auf der Rückseite des Couverts muß der Name und die Wohnung des Absenders bemerkt seyn.

Das postmäßige Gewicht der Pakete ist bis 10 Pfd. — 100 Pfd. auf einen Zentner — bestimmt, die schwereren, auch alle Geldsendungen baar und in Papieren, können durch Privatfuhren befördert werden. Reisende müssen auf ihr Gepäck unterweges selbst Acht haben, sie sind aber frei von der Aufsicht und erhalten beim Verlust den vollen Ersatz, wenn sie für ihre Sachen, die alsdann als Poststücke betrachtet werden, das Porto bezahlen.

Das Personengeld ist nicht überall gleich. Für Kinder, welche zwischen 2 Personen sitzen, wird ½, und für die, welche

auf dem Schoße mitgenommen werden, ½ des vollen Personengeldes entrichtet. Der Postillon erhält 3 Kreuzer Conv. Geld pro Station (2 Meilen).

f) Extra-Posten.

Der Reisende muß, wenn er aus der Hauptstadt abgeht, bei der Bestellung einen Erlaubnißschein der Hof- und Staatskanzlei vorzeigen, worauf er einen Paß des Poststallamts empfängt, ohne welchen von der folgenden Station keine Pferde zur Weiterfahrt gegeben werden. Hat der Reisende keinen eigenen Wagen, so wird von dem Posthalter eine bedeckte oder offene Postkalesche geliehen; jede Person kann nur bis 60 Pf. Gepäck mitnehmen. Die Zahlungssätze sind verschieden, und nach den Provinzen hoch, oder niedrig; in Wien wird noch die Poste imperiale. d. i. eine Meile mehr bis zur folgenden Station, und in Pesth und Ofen die Poste royale mit ½ Meile mehr bezahlt.

g) Dampfschiffe.

Eine Actien-Gesellschaft erhielt das Privilegium, Dampfschiffe auf den Seen im Lombardisch-Venetianischen Königreiche zu gebrauchen, es geschahe zuerst auf den Seen von Como, Lecco, Locarno (oder maggiore), und Garda, und auf dem Posflusse. Diese Fahrzeuge befördern Reisende und Güter sicher und bequem. Jeder Reisende hat 40 Pf. Gepäck frei. Dampfboote gehen

von Venedig täglich auf der Brenta und dem Kanal di Piovego — nach Ancona — Ponte Lugo oscuro, Cremona, Piacenza, Pavia und Mailand — Rovigo — Chiozza — Mestre und Fusina — und Padua ꝛc. ꝛc.

Von Triest nach Monfalcone, 3 deutsche Meilen, 50 Pf. Gepäck frei, Standespersonen zahlen 1 fl. 20 kr. — geringe Personen 40 kr. — arme Leute 20 kr. Conv. G.

Von Triest nach Venedig, 18 deutsche Meilen — für einen Platz im Vordertheil des Schiffs (Poppa) zahlt eine

Dame 10 fl. — ein Herr 9 fl. — ein Mädchen bis 10 Jahren 5 fl. — ein Knabe bis 10 Jahren 4 fl. 30 kr. — für einen Platz im Hintertheil des Schiffs (Pura), für einen Herrn 6 fl., ein Mädchen 3 fl., einen Knaben 2 fl. — einen Handwerksburschen 4 fl. — und einen Matrosen 3 fl.

Für jedes Kilogram (2 Pf. $1\frac{1}{2}$ Loth) Waaren oder Gepäck werden 12 kr. und für 1000 fl. Gold, Silber oder Papiergeld 1 fl. Conv. G. entrichtet.

Ein Dampfboot, Franz I., fährt seit dem Mai v. J. von Semlin nach Moldava, von wo die Reisenden auf der Donau und den Landstraßen sicher und bequem nach Mehadia und Orsova gelangen.

b) Wasserposten (mittelst Barken).

Von Cirquenicza, im hungarischen Littorale oder Küstenlande, nach den Inseln (mit Briefsammlungen) Veglia, Arbe und Cherso im Meerbusen von Fiume, zur Fahrt 1 Stunde.

- „ Triest nach Corfu, 115 Seemeilen in 5—6 Tagen, geht ab jeden dritten Dienstag im Monat.
- „ Venedig nach Mestre und Fusine $1\frac{1}{4}$ deutsche Meile — nach Padua $8\frac{3}{4}$ — nach Rovigo $7\frac{1}{4}$ — nach Chiozzo $3\frac{1}{4}$ und nach Ponte St. Maria Madalena $9\frac{3}{4}$ deutsche Meilen und eine Courierbarke zweimal wöchentlich von Venedig nach San Donna, $4\frac{1}{2}$ deutsche M. in 10 Stunden.
- „ Mantua nach Ponte St. Maria Madalena 15 d. M.
- „ Mailand nach Turbigo $5\frac{1}{4}$ — nach Concesa $5\frac{1}{2}$ — und nach Pavia 4 d. M.
- „ Gmünden (in Ober-Oesterreich) auf dem See mit einem Segelschiff nach Ebensee 3 M. in $2\frac{1}{2}$ Stunde zur Verbindung mit der Poststraße von Salzburg nach Bruck a. d. Muhr.

Von Mölk nach Luberek 1 M.

= Semlin nach Belgrad 1 M. durch türkische Schiffsleute (Kaigisce).

Außer diesen Wasserposten gehen noch

i) Paketboote

von Triest nach Corfu in 6—8 Tagen, sie landen beim Vorbeifahren in Zara an.

Handelsschiffe

fahren

von Venedig nach Alexandrien in 25—30 Tagen, nach Smirna in 20—22 T. — nach Zara in 3—5 T.

von Triest nach Gibraltar und nach Smirna in 20—25 T. — nach Alexandrien in 25—30 T. — nach Pola in 24 St. — nach Zara in 3—4 T. — nach Ragusa in 4—6 T. — nach Patras in 12—15 T. — nach Navarin in 15—16 T. — nach Salonichi in 18—20 T. — nach Constantinopel in 20—25 T.

(s. Raffelsperger Posthandbuch, B. II. S. 11 u. f.)

k) Die Stadt-Briefpost.

Das Post-Oberamt, vereinigt mit dem Ober-Hof-Postamt, besorgt die aus den österreichischen Staaten und andern Ländern eingehenden Briefe in die 34 Vorstädte Wiens und deren Umgebung, ferner alle von den Einwohnern aufgegebenen, in der Stadt, in den Vorstädten und 2 Meilen in der Umgebung abzugebenden Briefe und Pakete, diese bis 6 Pf. schwer.

Für jeden Brief innerhalb der Stadt zu bestellen, sind 2 kr. — für einen außerhalb den Linien (der Stadtmauer, 3¼ deutsche Meilen im Umfange) 3 kr. Porto zu zahlen. Die Hauptannahme geschieht in einer besondern Post-Expedition von 8 bis 12 Vormittags und von 3 bis ½7 Nachmittags. In allen Vorstädten sind besondre Briefsammlungen.

Kapitel 8.

Baiern c).

§. 1.
Geschichte des Boten- und Postwesens.

In Baierns Städten, wie in den andern Süd- und zum Theil Mittel-Deutschlands, waren seit den ältesten Zeiten **Botensendungen** gebräuchlich. Denn die mächtigen Herzoge, schon von Karl d. Gr. gefürchtet und nur mit mancher Besorgniß im Gehorsam gehalten, hatten einen zahlreichen Hofstaat und ließen die Kreise durch Beamte regieren, an welche sie Befehle schickten und von Jenen Berichte empfingen. Auch die Städter und Landbesitzer, Hofbeamte, Handelsleute und Verwandte hatten sich gegenseitig Nachricht zu geben und schriftliche Bestellungen an Nahe und Entfernte auszurichten. So entstanden, in Folge des Bedürfnisses, Briefwechsel, Briefsenden und Botenwesen zu Fuß und Roß, Jahrhunderte vor dem Erscheinen des **Franz** von

c) Nach der neuen Schreibart; in den alten Geographieen, in den amtlichen Schreiben der Ober-Landesbehörden, in den Amts- und Regierungs-Blättern, und in diplomatischen Handschriften stehen: **Bayern**, **Bayerisch**.

Tassis, der, wie oft erwähnt worden, auf den Wunsch Maximilians die reitende Botenpost von Brüssel nach Italien und Wien im J. 1516 errichtete (s. Band I. S. 109).

Die Fürsten, durch deren Gebiet der Brüsseler Cours ging, benutzten diesen, weil ihre Briefe und die Briefpakete ihrer Landesbehörden umsonst befördert wurden. Die Post ging damals eine Strecke durch Baierns Gebiet, der freie Durchgang war von Taxis schweigend, — ohne Anfrage und umständliches Ersuchen — genommen und von den Fürsten ohne ihre Zustimmung oder irgend einen Einwand zugelassen worden. An die Folgen des eigenmächtigen Eingriffs in die Hoheitsrechte und an den möglichen Uebergang vom Unbedenklichen zum Gefährlichen, vom Kleinen zum Großen dachte Niemand, das Nützliche der Anstalt leuchtete (im ersten Augenblick nur) ein und hemmte jede andre Betrachtung und Ahnung eines Mißbrauchs und der Willkühr.

Das Taxissche Postwesen erhob sich mit jedem Jahrzehend und begehrte bei seinen Fortschritten Manches, was den Regenten bedenklich war und lästig fiel. Doch Deutschlands Oberhaupt, Ferdinand I. erklärte im J. 1563 jenes Zulassen als eine Schuldigkeit und für ein Reichs-Servitut mit dem Ansinnen, die Taxisch-Spanischen Posten überall willig aufzunehmen, Herzog Albert von Baiern (1550—1579), der mächtigste Nachbar des Gebietenden, schwieg zwar zu dem Gebot, kehrte sich aber nicht sonderlich an die kaiserlichen Aufforderungen und wirkte, durch das Errichten eigener Posten neben den Taxisschen, entgegen. Es war nicht sein Wille, fremden Anstalten förderlich zu seyn, fremde Beamten — größtentheils Italiener und Brabanter — zu ernähren, und das Geld seines Landes einer auswärtigen Familie zufließen zu lassen.

So blieb es, einigen Hader ungerechnet, bis ins folgende Jahrhundert, als Kaiser Rudolf II. im Jahr 1615 zur Rettung des sehr bedrängten und fast verarmten Reichs-Postwesens, seinen bisherigen Obristen Hof-Postmeister in Wien, Lamoral II. von Taxis, zum Erb-General-Postmeister im deutschen Reiche —

mit Ausnahme der Oesterreichischen Staaten — ernannte und strenger darauf hielt, daß die nunmehrigen Reichsposten von jedem Reichsfürsten aufgenommen werden sollten. Baiern befolgte die Anmahnung. Als aber starke Irrungen eintraten und die Reichspost-Beamten sich manche Anmaßungen und starkes Zuweitgehen erlaubten, bestand Herzog Ferdinand Maria (1651—1679) im Jahr 1652 ernst und fest darauf, daß nur churfürstlich Baierische Postmeister zur Bestellung der durch Baiern gehenden Reichs- d. h. Taxisschen Posten gebraucht werden sollten.

Wahrscheinlich zwangen Verhältnisse und Rücksichten den Regenten, 6 Jahr nachher jener Verfügung gerade entgegen zu handeln, indem er durch seinen Wahltags-Gesandten (für Leopold I.) in dem Wahltags-Protokoll vom 27. Mai (6. Junius) d) 1658 sogar erklären ließ: „Es were das Postwesen ein sonderbahres (besonderes) Regale, welches von der Kayserlichen Mayestät vndt dem Reiche dependire, vndt darüber Ihro Churf. Gnaden zue Maynz alß Reichs Erz-Canzlern die suprema protectio gebühre. Müßte Man also billich so weit gehen, das gleichwoll dem Kayser seine Regalia nicht beschnitten würden".

Mit einigen Abänderungen der Anstalten verblieb es bis zum Erscheinen des berüchtigten Patents Leopolds I. vom 28. Mai 1660, welches in harten Ausdrücken alle eigenen (landesherrlichen) Posthäuser (Postämter), Privat- und Nebenposten bei Strafe von 100 Mark löthigen Goldes (etwa 16,000 Rthl.) verbot. Kurbaiern blieb, dem Anschein nach, dem Hause Taxis gewogen, denn es nahm im März 1664 keinen Theil an der Stimmung und dem Willen, selbst der katholischen Reichsstände, dem

d) Im vor-vorigen Jahrhundert wurde in den Urkunden, Patenten und andern Ausfertigungen das Datum nach dem alten und neuen Kalender bestimmt, darum hier die doppelte Angabe.

Reichs-Postwesen keine Erweiterung seiner Anstalten ferner einzuräumen.

Der Sohn und Nachfolger in der Chur, Maximilian Immanuel (1679—1726), — obgleich verbündet mit dem Kaiser, und dessen Anhänger in dem Kriege zwischen Frankreich und dem deutschen Reiche e) war andrer Meinung als sein Vater, und der damaligen Allgewalt des Reichs-Post-Generalats widerstrebend; denn um das Jahr 1690 errichtete er von neuem die eingegangenen Landesposten, bestellte den Grafen von Hoymhausen zum Erb-General-Postmeister in Baiern, und ließ sogar eine reitende Post von München nach Brüssel anlegen. (Würtembergische Deduction, 1710.) Niemand wurde mit Postpferden extrapostmäßig befördert, der nicht vom Ober-Hof-Postmeister einen Erlaubnißschein für 12 Kreutzer gelöset hatte. (J. G. Keßler Reise durch Teutschland 1690, S. 80.)

Leopold eiferte sehr heftig in dem Patent vom 29. März (8. Junius) 1696 gegen den Starrsinn und das Sträuben einiger Reichsfürsten, die Taxisschen Posten aufzunehmen; jedoch Maximilian lehnte sich gegen das vom Reichs-Oberhaupt unternommene, fast gewaltsame Aufdringen jener Anstalten und deren Beamten auf und äußerte sich sehr nachdrücklich gegen die Zumuthungen und Anmaßungen des Fremdlings Eugen Alexander von Taxis, seit 1681 Grand und Fürst in Spanien. Leopold stimmte hierauf den Herrscherton gelinder. Doch auch der Kurfürst trug Bedenken, die Gränze seiner reichsständischen und landesherrlichen Macht zu berühren, denn er führte seine Einrichtungen mit solch einer schlauen Umsicht und mit dem Beobachten der staatsrechtlichen Verhältnisse aus, daß in den von Leopold und seinen Nachfolgern an einige Reichsfürsten erlasse-

e) Der am 5. Februar 1679 in Nymwegen geschlossene Friede beendigte diesen verderblichen Krieg, durch welchen Lothringen und Freiburg im Breisgau zwar verloren gingen, jedoch die Unabhängigkeit der Niederlande gesichert wurde.



nen Straf-Mandaten nie des Kurfürsten von Baiern namentlich gedacht wird.

Doch über die ungemäßigte, despotische Sprache in den Kaiserlichen Edicten erzürnt, und die Beeinträchtigung der Souverainität und Vorrechte der Kurfürsten befürchtend, traten Friedrich III., Kurfürst von Brandenburg (seit 1701, König Friedrich I. von Preussen) und jener mannhafte Maximilian von Baiern gegen die Befehdungen des Fürsten Alexander Eugen von Taxis auf. Aber Baierns Kurfürst unterlag der Kaiserlichen Macht, denn er erhielt 1698 die Bedrohung, daß, wenn er sich nicht dem Kaiserlichen Befehl und Willen fügen, seinen Erbland-Postmeister von Hoymhausen entlassen, seine Landesposten aufheben und durchgehends nur die Taxisschen Posten aufnehmen würde, alsdann des Grafen Lehngüter in Böhmen eingezogen werden sollten. Der Fürst von Taxis hatte also gesiegt, sein Postwesen wurde aufgenommen und verblieb mit einigen Veränderungen und nöthigen Zusätzen fast ein Jahrhundert ungestört im Lande.

Im Jahr 1784 wurde zwischen dem Kurfürsten Carl Theodor von Pfalz-Baiern und dem Reichs-Erb-General-Postmeister Alexander Ferdinand Fürsten von Taxis eine Convention über das Postfreithum (Postfreiheit) geschlossen, der Kurfürst erneuerte den Vertrag 15 Jahr nachher, den 8. Februar 1799, acht Tage vor seinem Tode. (C. G. Vischer, Litterat. des Postw., S. 28.)

Ein Aufsatz in der Zeitschrift für das Postwesen (1820, Heft 11, S. 25) meldet, daß Taxis in dem so verhängnißvollen Jahre 1794, viele Postbeamten und Postanstalten in Baiern, Franken, Schwaben, auch Postwagenanstalten (fahrende Posten) in Augsburg und Nürnberg unterhalten habe.

---

§. 2.

Zustand in diesem Jahrhundert.

Das Reichsgesetz (Reichs-Deputations-Hauptschluß) vom 25. Februar 1803, §. 13., sichert zwar dem Fürsten von Taxis durch die Gewährleistung, das Fortbestehen seiner Posten in den deutschen Gebieten, hebt jedoch die Benennung und den Stand als Kaiserliche Reich-Posten gänzlich auf und bestimmt sie als eine bloße Privat-Anstalt unter dem Schutz des Kaisers und der Reichsstände. Daher fand es der Fürst gerathen, im Jahr 1805, zur Befestigung seines Postwesens, mit Baiern, Würtemberg rc. rc. besondre Verträge zu schließen.

Durch den Friedensschluß zu Preßburg zwischen Oesterreich und Napoleon, vom 26. December 1805, erhielten Baiern und Würtemberg die Königswürde und eine unbeschränkte Souverainität. Es stand mithin ganz in dem Willen und der Macht des Königs von Baiern, die vor Zeiten von den Kaisern dem Lande aufgedrungenen Reichsposten mit ihrem Anhange zu entfernen. Jedoch Max Joseph übergab im folgenden Jahr durch das Patent vom 14. Februar 1806 dem bedrängten Fürsten Karl Alexander Joseph von Taxis, vor der Hand auf zehn Jahr die sämmtlichen Landesposten als ein Erb-Thronlehn mit der Würde eines Erb-Landpostmeisters. Sämmtliche Aemter mußten mit eingebornen Unterthanen besetzt und alle Postbeamten für den König und die Taxissche Verwaltung verpflichtet werden. Jeder stand unter der Gerichtsbarkeit des Landes, die Ober-Aufsicht und Leitung wurde von Königlichen Commissarien geführt. (Baier. Regier.-Bl. 1806, No. 9.)

Der Entsagungs-Acte des jetzigen Kaisers Franz II. vom 6. August 1806 zufolge — durch welche derselbe Amt und Würde als Deutschlands Oberhaupt und die Leitung der Reichs-Angelegenheiten niederlegte — verschwanden zugleich der Beistand und die Macht, unter welchen das Haus Taxis seine Posten verbreitet hatte, es ward sich selbst hingegeben, stand allein und unbeschützt

und der Willkühr aller Reichsfürsten überlassen, aus deren Landen dasselbe seine Einkünfte entnommen hatte.

Jenes Lossagen des Kaisers von allen Oberhoheitlichen Verbindlichkeiten und dies Preisgeben des Reichs-Poststandes ertheilten der Krone Baiern das unbeschränkte Recht und die Befugniß, den 1. Julius 1808 die sämmtlichen Postanstalten — welche Taxis nach jenem Patent vom 14. Februar 1806 auf 10 Jahr Pacht- und Erblehnweise besaß und verwaltete. — zu einem Königl. Regale und einer Staatsanstalt zu ernennen und in eigene Verwaltung zu übernehmen (Baier. Reg. Bl. 1808, Stück XXVII.). Nach dem Edict verblieb dem Fürsten von Taxis die Würde eines Königl. Baierischen Reichs-Ober-Postmeisters.

Durch die vom jetzigen Könige Karl Ludwig August erlassene Verordnung vom 9. December 1825, §. 14 bildet die General-Adminisistration der Königlichen Posten als Ober-Postbehörde eine Abtheilung des Staats-Ministeriums der Finanzen; dem Staats-Ministerium ist ein Ober-Post-Inspector zugeordnet worden (Reg. Bl. v. 10. Jan. 1827). Im Junius 1830 erhielt in München der Fürst von Thurn und Taxis die feierliche Thronbelehnung als Kron-Ober-Postmeister des Königreichs Baiern.

---

§. 3.

Post-Anstalten.

Das seit den frühesten Zeiten vorhandene Botenwesen hat eine bestimmtere Einrichtung erhalten. Jeder Bote, zu Fuß, reitend oder fahrend, muß von der OberPostbehörde bestellt werden, darf unterweges keine Briefe, kein Frachtstück unter 15 Pf. — Victualien und leere Kisten ausgenommen — und keine Geldsummen unter 80 Pf. schwer, sammeln und bestellen, auch auf der ganzen

Reise weder Pferde noch Wagen wechseln. Die Boten müssen auch die Briefe, welche sie auf den von Briefposten nicht berührten Routen sammeln, der nächsten Post-Anstalt überliefern, mithin ist die Concurrenz auf Nicht-Postcoursen unbedingt und die Boten sind Abgabefrei (Reg. Bl. Stück 45 S. 1201).

Seit dem 1. Januar 1827 sind die Postanstalten — zum Betrieb des Versendens und Reisens — sechsfacher Gattung, nämlich:

Ober-Postämter, und zwar in München, Augsburg, Nürnberg und Würzburg, jedes mit einer Anzahl untergeordneter Postbehörden.

Postämter, mit einem Postmeister und Untergebenen.

Postverwaltungen, von den Postämtern nur durch eine mindere Beamtenzahl und weniger Bedeutenheit des Orts unterschieden.

Post-Expeditionen, sind nur in kleinen Städten und auf dem Lande, und zugleich Stationen (Pferdewechsel) für Reisende, folglich die Inhaber stets Posthalter, welche aber nicht als Beamtete betrachtet, sondern nur auf Contract angenommen und bestellt werden,

Briefsammlungen und

Posthaltereien, oder bloße Pferdewechsel für Reisende. Die Posthalter in den 4 Ober-Postämtern heißen: Post-Stallmeister.

Der Poststaat des Königreichs Baiern wird, mit Einschluß Rheinbaierns, zu 74½ Meilen lang, 44 Meilen breit, und 1500 Quadrat-Meilen Flächen-Inhalt (nach Hassel) gerechnet.

Zu Versendungen und zum Befördern der Reisenden sind bestimmt:

a) Die reitenden oder Brief-Posten.

Das Fortbringen derselben wird im Allgemeinen den Posthaltern mit 50 kr. per Post (2 Meilen) bezahlt, in großen Städten 1 fl., im Baierischen Rheinkreise theils 1 fl. 20 kr., theils 1 fl. 30 kr. für die einfache Post. Das Befördern geschieht mit-

telst einspänniger Kariolen (auf 2 Rädern), für deren Ankauf und Unterhaltung der Staat nichts vergütet. Jede Meile muß in Einer Stunde zurückgelegt werden, und auf jeder Station die Abfertigung in einer Viertelstunde geschehen.

Kein Brief darf mit den Einlagen über 1 Pf. schwer seyn, und weder Geld noch Geldeswerth enthalten. Für jeden recommandirten Brief — gegen Schein — werden 4 kr. und für den Lieferschein (vom Brief-Empfänger) 12 kr. bezahlt.

b) Fahrende Posten,

und zwar zuerst

die Eilwagen oder Schnellposten,

denen in Preussen, Sachsen und Hessen gleich eingerichtet und dem Bedürfniß und der Verbindung mit den Nachbarstaaten angemessen. Bis zum Schluß des Jahres 1829 bestanden sie (Rafelsperger Posthandb. B. I. S. 210).

von München über Augsburg (8¼ M.), Ulm (10) nach Stuttgard (11½) zusammen — 30 M.
" " " Nürnberg (25 M.) und Hof (19) nach Dresden (20½) = 64½ M. und von Hof nach Leipzig (17) = 61 M.
" " " Ingolstadt (11), Würzburg (21½) nach Frankfurt a. M. (15) = 47½ M.
" " " Landshut (8) nach Straubing (7) = 15 M.
" " " Salzburg 17½ M.
" " " Braunau (17), Linz (15) nach Wien (25½) = 57½ M.
" " " Regensburg (16½) und Pilsen (22) nach Prag (13) = 51½ M.
" " " Inspruck (20½), Botzen (19), Verona (23½), Mantua (6), Bologna (16) nach Rom, Florenz rc. rc.,

von Augsburg über Kempten, Lindau, Chur nach Mailand,
" " " Weissenburg (nach Nürnberg, Würzburg rc.

Von Inspruck über Salzburg nach Linz (Wien).
Hiezu die Packwagen oder Fourgons.

Die Diligencen oder Postwagen,

sind in Riemen hängende Kutschkasten zu 6 Personen im Innern der Kutsche und 2 Personen mit dem Conducteur in der sogenannten Kalesche oder außerhalb. Die Poststücke werden in die auf der Vorder- und Hinteraxe befindlichen Behältnisse verpackt.

Jeder Reisende zahlt 24 kr. für die Meile mit Einschluß des Wege- und Postillon-Trinkgeldes, 40 Pd. Gepäck sind frei, für 40 bis 80 Pf. wird nur die Hälfte des Paketporto entrichtet, für die Sicherheit des Reisegepäcks haftet die Postanstalt. (Samml. aller Europ. Post-Verordn. B. I.)

c) Extraposten.

Eine Königl. Verordnung v. 1. Mai 1824 (Reg. Bl. 1824, No. 18.) enthält die Vorschriften, welche im Wesentlichen mit den Preussischen übereinstimmen. Für 1 Extrapostpferd auf 2 Meilen werden in den Städten München, Augsburg, Nürnberg, Regensburg, Würzburg und in Rheinbaiern 90 kr. — sonst 75 kr. bezahlt.

d) Dampfschifffahrt.

Baiern unterhält ein Dampfschiff auf dem Bodensee von Constanz bis Bregenz. Es geht ab von Constanz (Kostnitz) Freitag Morgens 7 Uhr, kommt an in Bregenz Abends gegen 8 Uhr, geht zurück Sonnabends Morgens 7 Uhr und landet in Kostnitz — wegen der Strömung — schon Abends 6 Uhr. Das Personengeld beträgt 1 fl. 12 kr. und ein Trinkgeld an das Schiffsvolk.

Kapitel 9.

Würtemberg.

Schwaben, besonders Würtemberg, hatte, gleich den andern Kreisen Deutschlands, seine uralten städtischen Boten-Anstalten, in der Folge Landposten genannt, die jedoch nicht regelmäßig waren und theils von Stadt zu Stadt, theils durch einige nach entferntern oder bis zum Bestimmungs-Ort gingen. Sie kamen und gingen nicht an festgesetzten Tagen und Stunden, sondern nach Zeit und Umständen.

Im letzten Jahrzehend des funfzehnten Jahrhunderts wurden eigene landesherrliche Botengänger zu Fuß und reitend gebraucht. Denn die Regierungsgeschäfte des Landesfürsten, Grafen Eberhard f), seine Einrichtung in der Landesverwaltung und seine Verbindungen mit dem Kaiserlichen Hof und den benachbarten Fürsten forderten einen ununterbrochenen Schriftwechsel in jener sehr ernsten sorgenvollen Zeit. Ferner ging durch Stuttgard die große Fahr- und Heerstraße aus Oesterreich, Franken, Baiern nach dem Elsaß rc. folglich waren die Briefsendungen bedeutend.

f) den 21. Julius 1495, auf dem Reichstag in Worms vom Kaiser Maximilian I. zum Herzoge von Würtemberg und Teck feierlich ernannt und belehnt.

Die älteste sichere Nachricht von einer wirklichen Post fängt mit der von dem Franz von Taxis im J. 1516 angelegten reitenden Botenpost von Brüssel durch Süddeutschland nach Italien an, zu deren Fortkommen von dem Herzog Ulrich im Würtembergischen vier Stationen — in Canstadt, Ebersbach, Enz-Waihingen und Knittlingen — bewilligt wurden. Franz von Taxis nahm dies als eine Gefälligkeit auf, seine Nachfolger, die General-Postmeister, erklärten es für eine Schuldigkeit, die von allen Reichsfürsten beobachtet werden müsse.

Neben dieser Anstalt sorgte vorzüglich Herzog Christoph (1550—1567 für das Vermehren und die bessere Einrichtung des inländischen Botenwesens, da ihm die vielen Aufträge vom Kaiserlichen Hofe, z. B. die persönliche Visitation des Reichs-Kammergerichts in Speier rc. rc. seine Anordnungen in weltlichen und kirchlichen Angelegenheiten, seine Theilnahme an den damals öffentlichen Religionsgesprächen, die als wichtige Landessachen betrachtet wurden, seine schiedsrichterlichen Entscheidungen zwischen streitenden Fürsten und seine persönlichen Besuche der Reichstage, wahrlich überhäufte Veranlassungen zu einem Schriftwechsel gaben, und das Anordnen geregelter Botensendungen nöthig machten. So gingen z. B. eigne Botenläufer von Stuttgard nach Wien und Prag, über deren Porto-Einnahme und Ausgabe sich die Boten- (Post-) meister berechneten, und der Taxisch-Würtembergische Postmeister in Canstadt empfing Schreib- und Packmaterialien aus der Herzoglichen Schreiberei (Kanzlei).

Diese Landesposten waren zwar gut eingerichtet, aber sie geriethen, wegen des geringen Ertrags, in Abnahme. Dahin mußte es wohl kommen, weil die benachbarten Stände und Kreise den Durchgang der Herzoglichen Posten, und die Mitwirkung versagten, dem Hause Taxis und dessen Postwesen unterthänig bleiben wollten, nur diesem und dem Kaiser huldigten und das Beste und Gedeihen der Reichsposten förderten. Hiezu der ächtrepublikanische hoffärtige Starrsinn einer Menge Reichsstädte in Sedez- und Taschen-Formaten von Oesterreichs Gränze bis jenseit des

Reichs, deren wohlweise Vorstände im Dünkel eigener Macht und Gefährdung ihrer Hoheitsrechte, einen Vorschlag des Nachbars oder gar eines Landesfürsten zum Gemeinwohl selten wohlwollend aufnahmen, vielmehr in der Regel jeden Antrag zur Anlage eines Botenlaufs durch das reichsstädtische Gebiet nach einem andern rc. rc. störrisch verwarfen.

Aus diesem Widerstreben konnte nichts Gutes hervorgehen und daher bestanden nur sehr wenige Anstalten von einiger Bedeutung, wie z. B. 1581 der Postcours von Stuttgard über Hirschau nach Herrenalb für Rechnung des Regenten, den auch die Unterthanen, neben den städtischen Botenposten benutzten. Vom Herzog Ludwig — dem letzten Sprossen des alten Stammhauses — sind noch Briefe vom 5. October 1592 an den Herzog Friedrich Wilhelm von Sachsen und an den Markgrafen Georg Friedrich in Onolzbach (Anspach) vorhanden, in welchen derselbe von einer Briefpost nach Nürnberg und der Abgabe der Briefe an den Factor Zacharias Ringsdorf spricht, auch daß eine Post von Stuttgard durch Nürnberg nach Sachsen angelegt worden sey. Eben so wird in einer Verordnung des Herzogs Friedrich vom J. 1603 ausdrücklich der Postjungen und Postreiter, der Poststationen und Postcourse im ganzen Lande erwähnt, zu den letztern gehörten als vorzüglich und wichtig die nach Speier und Straßburg.

Die Staats-Briefcouriere des Fürsten, bloß für seinen Privatdienst bestimmt, waren Edelknaben und hießen Edle Postjungen, zur Unterscheidung von den Postillonen oder schlechthin von den Post-Jungen. Beide führten Posthörner. Diese Postboten zu Fuß und zu Pferde auf den Coursen nach Maulbronn, Speier, Münsingen, Anspach, Halle, Dresden, Berlin, München, Straßburg rc. rc. waren vereidet und erhielten ein bestimmtes Botenlohn, Nachtquartier- und Zehrgeld, z. B. von Stuttgard nach Berlin 77 Gulden 12 Batzen — nach München 14 Gulden 6 Batzen rc. rc. Ich erwähne dieser Anstalten, um zu beweisen, daß im Würtembergischen ebenfalls lan-

desherrliche Posten lange vor der Taxisschen Erbbelehnung (im J. 1615) bestanden.

Noch überzeugender ist die Verordnung Herzogs Johann Friedrich vom J. 1611, in welcher er seinen Willen ausspricht, das Landes-Postwesen zu verbessern, besonders die Posttaxe zu bestimmen. Er fordert zugleich seine Beamten auf, darüber Bericht zu erstatten und „von den Metzgern im Land, so „auch mit ihren Pferden gebraucht werden ꝛc. ꝛc. auch „wie es mit der ordinari Post bißhero gehalten, was „jedem vor eine gelegte ordinari Post (für eine Station) „auf ein Pferd zu geben seyn möchte ꝛc." Dies alles geschahe 4 Jahr vor der Investitur Lamorals II. von Taxis als General-Postmeisters im Reich, durch welche alle Posten der Reichsfürsten aufgehoben, eigentlich verboten wurden.

Je höher der Nutzen und Ertrag der Landesposten stiegen, desto mehr sanken die niederländisch-spanischen Posten (des von Taxis) in Verfall und in eine fast untilgbare Schuldenlast. Denn der Postchef in Brüssel bezog alle Posteinkünfte zu seinem Bestehen und um den Glanz seines Hauses führen zu können. Den Post-Officialen und Posthaltern blieb dagegen überlassen, sich selbst aus denjenigen Postgeldern zu besolden und zu unterhalten, welche sie auf selbstbeliebigen Wegen erwerben konnten. Das Stocken, sogar die Auflösung der ganzen Anstalt schienen unabwendbar sich zu nahen. Zum Glück starb der tiefgebeugte 90jährige Greis und Postchef.

Da erlösete plötzlich Kaiser Matthias durch einen Gewaltschritt das spanisch-burgundische Postwesen vor der Hand von allen Drangsalen. Er überwies seinem bisherigen Hof-Postmeister Lamoral von Taxis das durch dessen Vaters Tod erledigte General-Postmeisteramt in den Niederlanden und Burgund, und belieh ihn den 27. Julius 1615 mit dem erschaffenen Reichs-General-Postamt in Deutschland, erklärte den Begünstigten zum alleinigen Herrn und Besitzer aller Postanstalten im Heiligen Römischen Reich, mit Ausnahme derer in den Oesterreichischen Erbstaaten,

staaten, und gebot allen Reichsfürsten, ihre Landesposten abzuschaffen, und nur die für Reichsposten erklärten Tarisschen Posten aufzunehmen. (B. I. S. 118) Würtemberg gehorchte nur zum Theil, blieb lau und lässig in der Ausführung, richtete 7 Jahr nachher (1622) sein Land- und Postwesen besser ein und gab eine sehr bestimmende Post-Ordnung.

Der (dreißigjährige) Krieg und die Kaiserlichen Heere verliehen dem Reichs-Postwesen eine Macht, welche alles Widerstreben der Fürsten in Süddeutschland unterdrückte. Diese unterlagen dem Willen des Reichs-Oberhaupts und den Zudringlichkeiten der Tarisschen Beamten; jeder Geplagte vermied sorgsam die sehr theuern und vollwichtigen Executions- und Pönal-Mandate des Reichs-Hofraths in Wien und des Reichs-Kammergerichts, die Beide nicht Einen Batzen der ungeheuern Sporteln erließen.

In ganz Schwaben, besonders im Würtembergischen, hauseten die Kaiserlichen, der Herzog, Schwedens Bundesgenosse, mußte nach Straßburg entfliehen und wurde erst durch den Westphälischen Friedensschluß (1648) wieder Besitzer seines Landes. Durch diese Erschütterungen waren denn auch die Boten- und Landesposten ungemein zerrüttet worden, Gewerbe, Handel und Briefwechsel hatten fast aufgehört.

In diesem Elend entstand gerade die erste goldne Zeit der Reichsposten. In Baiern, Franken, Schwaben und Baden, auch im Mitteldeutschland, setzte sich Taris fest, einige Widerwärtigkeiten wurden scharf gerügt und fruchteten nichts.

Als jedoch die Segnungen des Münsterschen Friedens nach und nach eintraten, die Kreise sich erholten und das schreckliche Jahrhundert vollendet war, erhob sich Herzog Eberhard Ludwig von Würtemberg, der einzige Fürst in Süddeutschland, der seine Hoheitsrechte und sein Postregal aufrecht halten, und sich nicht den Anmaßungen eines Fremden hingeben wollte. In diesem festen Willen einer Selbstständigkeit ertheilte der Herzog seinem Kammer-Courier Johann Ebert das Privilegium d. d. Tübingen den 24. Junius 1708, eine fahrende Post von Stutt-

gard nach Nürnberg anzulegen, auch beschloß er im folgenden Jahr (1709), alle von Privat-Personen unterhaltenen fahrenden, reitenden und Böten-Posten auch die Landkutschen aufzuheben, ein eigenes Landes-Postwesen zu errichten, den Ertrag aller Anstalten in eine Kasse zu sammeln und aus dieser die Besoldungen und Unterhaltungskosten auszahlen zu lassen.

Der Postmeister Ebert beging schlechte Handlungen und wurde seines Amts entsetzt. Der Regent berief die Brüder Fischer von Reichenbach aus Bern, ernannte sie durch die Bestallung vom 20. März 1709 zu seinen Ober-Land-Postmeistern in Stuttgard und Schafhausen und ließ von ihnen fünf Postcourse veranstalten, welche das ganze Land durchkreuzen sollten, neben diesen noch eine besondre Postroute von Schafhausen bis in die Pfalz. Diese Anlagen bezweckten, Reisende, Waaren und Landbriefe zu befördern, was Taxis mit seinen bloß reitenden Posten nicht vermochte.

Und dennoch beschwerte sich das Reichs-Post-Generalat über Beeinträchtigung seiner Rechte und Kaiser Joseph I. untersagte das Fortbestehen, aber Herzog Eberhard behauptete seine Befugniß Kraft der Oberlandeshoheit und ließ den widerspenstigen und trotzigen Stadt-Reichs-Postmeister in Stuttgard durch Soldaten verhaften und zur Büßung seiner Insolenzen in den Gefängnißthurm sperren.

Fürst Taxis setzte die Nachbarkreise und alle Reichsgerichte in Aufruhr und bestürmte den Kaiser mit Bitten um Beistand und um die härteste Ahndung der schreienden Frevelthat. Beides erfolgte mit den bittersten Ausdrücken in Josephs Schreiben vom 25. Mai; der Kaiser erkannte widerrechtlich die Post-Einrichtungen des Herzogs für null und nichtig und ermahnte, nichts zu verhängen (zu unternehmen), was dem Reichs-Postregali präjudicirlich sey. In einem besondern Mandat wurden die nachbarlichen Kreisstände und Reichsstädte aufgefordert, die neuen Würtembergischen Posten zurück zu weisen. Es geschah aus Furcht vor des Kaisers Ungnade.

Herzog Eberhard war nicht der Mann und Herrscher, der sich bedrohen und einschüchtern ließ. Er war es, der zum Staunen und Schreck aller seiner zaghaften Mitfürsten in Süddeutschland, und zur Bewunderung aller Regierenden in Norddeutschland, die berühmte Würtembergische Deduction vom 10. Junius 1710 (v. Beust Post-Regal, B. I. Th. I. S. 165) an alle Reichsstände sandte und in seinem Schreiben an den Kaiser bündig und kräftig erklärte:

„So bin ich, der Herzog, ein-vor allemal resolvirt, „mich bei meinen hohen Regalien äußerst zu mainteni-„ren 2c. 2c. Da hingegen der Fürst von Taxis nicht ei-„nen Heller von publicis oneribus übernommen.... vielwe-„niger die mir angehörige in Fürstl. Livrée authorisirte „Bediente arrestiren, oder denenselben den in aller Völker „Rechten wohlhergebrachten liberum et innoxium transitum „zwischen meinen Aemtern durch einige dazwischen sto-„ßende Stände sistiren und ferners verweigern lassen wer-„de....... Ew. Kayserl. Mayestät geruhen allergnädigst „zu gestatten... daß der Fürst von Taxis zu besserm Com-„portement mit denen sub maximis oneribus afficirten höhern „Ständen angewiesen werde 2c. 2c."

Auf eine nochmals, doch in gemilderten Ausdrücken, abgefaßte Ermahnung Josephs und auf den Rath der Mitstände, welche jede Mitwirkung ernstlich versagten und den Zorn des Kaisers scheueten — wurde jener Taxissche Stadt-Postmeister der Haft entlassen und zur Beseitigung der Klagen, in Herzogliche Dienste genommen.

Die wohl eingerichteten Landesposten verblieben zwar, geriethen aber in Abnahme und Verfall, weil sie von den Nachbar-Ständen nicht zugelassen wurden, um sich dem Kaiser gehorsam und dem Fürsten von Taxis willfährig zu zeigen, auch dessen Bestes zu besorgen. Darum wurden denn auch die Reichsposten wieder aufgenommen und die landesherrlichen fahrenden Posten dem Reichspost-Generalat auf 30 Jahr' in Pacht überlassen.

So verblieben die Reichsposten in dem alten Wesen und stiegen im Glanz und in der Macht das Jahrhundert hindurch bis zu jenem großen Ereigniß — der Abtretung aller jenseit des Rheins gelegenen Gebiete Deutschlands an die Republik Frankreich, welche einige Jahre später die Säcularisation der Bisthümer, Stifter, Abteien und aller geistlichen Besitzungen und somit die Veränderung vieler Ländertheile zur Folge hatte.

In jenen verschwundenen geistlichen Herrschaften hatten die Reichsposten die Oberhand gehabt, und da die erledigten Länder rc. zu andern Gebieten übergingen, wurde die Stellung der Reichs-Postanstalten schwankend und ungewiß. Sie hing nun von dem Willen der neuen Beherrscher ab, weil ein verjährter Besitzstand nicht gelten konnte; denn jene Posten waren von den Landesherren weder freiwillig, noch durch Verträge aufgenommen, sondern von den Kaisern, kraft eigener Gewalt, aufgedrungen worden.

Diesem bedrohlichen Nachtheil beugte der Fürst von Taxis dadurch vor, daß er die ihm wohlwollenden Mitglieder der Reichs-Versammlung dahin vermochte, in dem §. 13 des Reichs-Deputations-Hauptschlusses vom 25. Februar 1803. das Verbleiben der Reichsposten in allen Ländern zu bestätigen, in welchen solche zur Zeit der Länder-Abtretung vorhanden waren. Doch auch diese Zusicherung schien seine Besorgniß nicht zu heben, denn der Fürst fand es gerathen, im Jahr 1805 mit den betheiligten Reichsständen noch besondre Rezesse zu schließen, also auch mit denen in Schwaben.

Der am 20. December 1805 zu Preßburg zwischen Oesterreich und Frankreich geschlossene denkwürdige Friede, der im Voraus den Untergang der uralten deutschen Staatsverfassung verkündete, gab auch, wie Baiern, dem Herzoglichen Hause Würtemberg die Königskrone und mit derselben die volle unbeschränkte Landeshoheit. Diese wurde noch erweitert. Denn, bedrängt von Napoleons Macht und Eroberungsgeiste, vereinigten sich im folgenden Jahr bekanntlich 14 Reichsfürsten und schlossen den zu St. Cloud am 19. Julius 1806 von ihrem Protector, Frank-

reichs Kaiser, vorgeschriebenen und bestätigten Rheinbund, die Mitglieder trennten sich vom Reichsfürsten-Verband und erklärten sich frei von der Abhängigkeit des deutschen Staats-Oberhaupts. Auch Kaiser Franz II. g) legte als solches in der Acte vom 6. August desselben J. die bisherige Leitung der Reichs-Angelegenheiten nieder. Durch beide Urkunden war folglich jedem Staat in Deutschland die unbeschränkte Befugniß zugesprochen worden, in seinem Gebiet die alte Verfassung, mithin auch das Reichs-Postwesen, aufzuheben.

Friedrich Wilhelm Karl, nun unabhängiger König, benutzte sogleich die ihm überkommne Macht, hob die Taxisschen, vormals Reichsposten, auf und vereinigte deren Anstalten mit den jetzt eigenthümlich gewordenen Landesposten.

In den Jahren der unseligen Kaiserherrschaft Napoleons und nach dem Aufhören der Unterwürfigkeit so vieler deutschen Fürsten, verblieben die Würtembergischen Postanstalten in ihrer Verfassung bis in die Mitte 1819. Da fand es der König angemessener, das ganze Landes-Postwesen zu verpachten und darüber mit dem Fürsten Alexander Karl Joseph von Taxis unterm 27. Julius (1819) einen Post-Lehnvertrag abzuschließen. Die Königliche Verordnung vom 9. September überträgt dem Hause Taxis die Würde eines Königlich Würtembergischen Erb-Land-Postmeisters als Erb-Mann-Thronlehn mit dem gesammten Landes-Postwesen, unter der Benennung: General-Direction der Königlichen Würtembergischen Posten. Zugleich ertheilte der Regent dem Belehnten sehr wesentliche Familien- und Standes-Vorrechte, z. B. Ebenbürtigkeit, Befreiung seiner Söhne von

g) Der 54te seit Karl dem Großen, der 20te seines dreifachen Regentenstamms Habsburg-Oesterreich-Lothringen.

der Militärpflicht, Ehrenwachen in seinen Schlössern, Einquartierungs-Freiheit 2c. 2c.

Der Monarch hat sich die Landeshoheits-Rechte, das Ober-Eigenthum der Posten, die Obergerichtsbarkeit, Bestätigung der Postgesetze und Beamten und die Schließung der Postverträge vorbehalten. Das Ganze ist dem Ministerium des Innern untergeordnet, die Postbeamten müssen Landes-Eingeborne seyn und als solche eine zweifache Verpflichtung — den Unterthanen- und den besondern Amts-Eid — ablegen.

In Stuttgard ist das Haupt-Postamt und zugleich die Central-Verwaltung.

Das Königreich Würtemberg enthält (nach Hassels und Raffelspergers Angaben) 357¼ Quadrat Meilen Flächen-Inhalt mit 132 Städten, und einen Post-Staat von 33 Meilen Länge und 23½ M. Breite mit 4 Schnellposten und zwar
von Stuttgard über Ulm (11 M.) und Augsburg (10 M.), nach München (8½ M.) = 29½ M.
" " " Carlsruh (10), nach Straßburg = 19½ M.
" " " Heilbronn 6½ und Heidelberg nach Mainz und Frankfurt = 23 M.
" " nach Tübingen (4 M., künftig bis Schafhausen).

Ein Dampfboot fährt von Buchhorn (Friedrichshafen) in 2 Stunden nach Rohrschach im Kanton St. Gallen.

In dem Haupt-Finanz-Etat für die drei Jahre vom 1. Julius 1830 bis 1833 wird die jährliche Post-Einnahme auf 210,000 Gulden angegeben.

Kapitel 10.

Kur-Hessen.

Nach der amtlichen Versicherung eines höchst würdigen Geschäftsmanns bei der Preussischen Ober-Postbehörde, sind nur äußerst wenige Handschriften und Urkunden über das Postwesen in der vormaligen Landgrafschaft, jetzt Kurfürstenthum Hessen, vorhanden. Diese Versicherung ist zuverlässig und glaubhaft, da dieser Beamtete in der sechsjährigen Dauer des fast vergessenen Königreichs Westphalen eines der bedeutendsten Aemter bei der damaligen General-Postdirection in Cassel verwaltete. Alles geschah vor seinen Augen und einiger noch lebenden Zeugen im Postfache.

Dieser Mangel der Documente und fast aller wichtigen Actenstücke hat seinen Ursprung eigentlich einer edlen, wohlthätigen Absicht zu danken. Dem Erfinder sey Preis und Ruhm dafür.

Ein vor 1806 wegen unterschlagener Kassengelder und verfälschter Amtsrechnungen, kassirter Preussischer Post-Officiant N—e h), war nämlich durch geheime Empfehlungen treugesinnter Patrioten, während der Französischen Fremdherrschaft, bei der Königlich

h) Ein ausländischer Postbeamte, welchen Preussen mit der Entschädigungs-Provinz in seine Dienste übernommen hatte.

Westphälischen Ober-Postbehörde in Cassel angestellt worden. Dieser Ehrenmann, in dem guten Glauben, daß die Französisch-Westphälische Regierung seine eigene Lebenszeit weit überleben werde, fand anräthlich, alle Acten und wichtigen Handschriften zu entfernen, welche Bezug auf frühere Post-Einrichtungen und Ereignisse hatten und den neuen Machthabern doch nichts nützten, da diese weder geschriebenes Deutsch lesen konnten, noch deutsch lernen mochten. Darum wurde von diesen Reformatoren Alles nach eigener mitgebrachter Ansicht, und in ihrer vaterländischen Sprache und Postweise, die sie freilich auch nicht kannten, abgehandelt. Es ging dennoch.

N—e fand das unfehlbare Mittel einer Erleichterung der Postdienst-Geschäfte in dem zentnerweisen Verkauf der amtlich ihm übergebenen Acten und Documente, die ihm und seinen undeutschen Obern ganz überflüssig blieben, überdies wurde durch sein Fortschaffen der Acten und ausgeleerten Behältnisse in den Geschäftszimmern viel Raum gewonnen. Den baaren Erlös dafür behielt jedoch der Umsichtige — seinem Billigkeits-Sinn zufolge — ohne Anfrage, zu seinem eigenen Gebrauch, schon darum, weil er der Erfinder war und nur er allein aus eigenem Triebe die Mühe des Sammelns und Verkaufs übernommen hatte. Als König Jerome, der erste und letzte Regent des Royaume de Westphalie, am 20. October 1813 den merkwürdigen schnellen Lauf aus Cassel nach Frankreich unternahm, verschwand auch jener Rechtliche auf immer.

In dem einzigen und Haupt-Orte, in Cassel also, wo man die Postschriften voriger Jahrhunderte finden sollte, fehlt es an allem, was zur Kunde früher Zeit gehört. Man muß sich mithin mit dem begnügen, was die gesammelten, gedruckten und geschriebenen Notizen, Bücher und Urkunden darbieten.

Als nahe vor und in den Zeiten der Kreuzzüge auch in Deutschland der Handelsgeist mehr und mehr sich regte und ver-

breitete, als Italien, vorzüglich Venedig und Genua, mit den großen Kaufmanns- und Reichs-Städten Deutschlands an der Nord- und Ostsee in Verbindung traten, und Hamburg und Nürnberg die Haupt-Niederlagen der Levantischen Waaren enthielten, da entstand auch eine große Heer- und Frachtstraße aus Sachsen durch Thüringen und Hessen nach Frankfurt a. M., Frankreich, Brabant und Holland.

Man findet zwar nicht, daß Cassel in den Hansabund aufgenommen wurde, obgleich die Nachbarstädte Münden, Paderborn und Göttingen zu jenem großen Handelsverein gehörten, aber es läßt sich nicht bezweifeln, daß auch die Hessischen Städte, besonders Cassel, schon durch die Gelegenheit der wichtigen Handelsstraße angeregt, einen bedeutenden Briefwechsel führten, der durch Landesherrliche und Städtische Boten bestellt wurde.

Die Richtigkeit dieser Behauptung wird durch ein Zusammenstellen der damaligen Begebenheiten bestärkt. Die Regierung Karls V. war reich an Ereignissen, die Reformation trat auf in ihrer Kraft und Wirkung, die Fürsten Deutschlands nahmen Theil entweder als Verehrer und Beförderer, oder als Widersacher und Unterdrücker. Zu jenen Aufgeklärten und Geistreichen gehörte auch Philipp I. der Großmüthige, Landgraf zu Hessen (1509—1567), der mit seinem Vetter, dem Kurfürsten Johann Friedrich zu Sachsen, gemeinsam das Ausbreiten der neuen Lehre betrieb und zu deren Beschützung Bündnisse schloß. In dieser Zeit des Kampfs der Religionsfreiheit, des Denkens und einer geläuterten Ueberzeugung, gegen Finsterniß, Aberglauben und Herrschaft der Klerisei mußten der Briefwechsel ausgebreitet und von Nöthen, folglich Botensendungen jeder Art vorhanden gewesen seyn.

Indessen scheint in Ober- und Niederhessen ein eigentliches, geregeltes Botenwesen — späterhin Posten genannt — erst zwischen 1615 und 1618 bestanden zu haben, als Kaiser Matthias den Lamoral von Taxis am 27. Julius 1615 mit dem Reichs-General-Postamte im Deutschen Reiche belehnte und zugleich be-

vollmächtigte, seine Posten überall einzuführen. Der Haupt-Gewährsmann, der Kaiserl. (Taxische) Postmeister von der Birghden in Frankfurt a. M. (1628) und einige weniger bekannte Schriftsteller bemerken in Bezug auf das Hessenland, daß in alten Zeiten Posten, d. h. Boten zu Fuß und reitend, von Frankfurt a. M. nach Leipzig, Hamburg rc. rc. und von Wien, Prag und Nürnberg nach Cöln und dem Mittelrhein — folglich über Cassel und durch ganz Niederhessen angelegt worden sind, und

> „daß etzliche Reichs- Chur- vndt Fürsten von „langen Jahren her eigene Landposten durch „Dero Lande vndt Aembter zur Bestellung ihrer „hochnothwendigen Cantzelley- vndt andere Befehlichen (Befehle) in Observanz gehabt, „selbige auch durch die (Taxischen) Postämbter „nie angefochten worden rc. rc.“ (in v. Beust Post-Regal, Th. II. S. 570 und 597.)

Auch in der Post- und Boten-Ordnung des Kurfürsten Johann Sigismund von Brandenburg vom 20. Junius 1614 (urschriftlich im Post-Archiv zu Berlin) stehen die regelmäßigen Botengänge von Cöln an der Spree (Berlin) nach „Darmb-„stadt, Heydelberg, Coelln, Frankfurt a. M., Cassel (dies „mit 5 Thaler Botenlohn und 3 Groschen Zehr- und „Wartegeld), Erfurth, Eisenach rc. rc.“ namentlich aufgeführt.

Diese Stellen überzeugen, daß die Reichsstände, mithin auch der Landgraf in Hessen, eigenthümliche Landesposten — Boten zu Fuß und zu Pferde — besoldeten, ehe Taxis seine Anstalten einführte.

Die Postanstalten nach heutiger Verfassung haben im Hessischen erst im J. 1626 begonnen.

Kaiser Ferdinand II. erließ nämlich unterm 23. November 1627 ein Rundschreiben an Kurmaynz, Fulda, Hamburg, Kurköln, Hessen, Kursachsen, Coburg, Braunschweig rc. rc. mit

dem Ersuchen: „dem Grafen Leonhard von Taxis vn=
„verweigerlich zu verwilligen, seine Posten dort ein=
„zuführen, ein solches gemeinnütziges Werk zu befördern
„vndt demselben behülflich zu seyn." Im folgenden Mo=
nat, den 17. December, erschien noch eine zweite Aufforderung
mit dem Zusatz: daß der Graf nach eigenem Gefallen Be=
amte folglich auch seine Landsleute, Italiener — anstellen könne.

Der Landgraf Wilhelm V. wird den Auftrag erfüllt ha=
ben, denn im Jahr 1642 waren in Cassel und Marburg Taxissche
Postmeister vorhanden. Nach deren Tode ließ jedoch die verwitt=
wete Landgräfin Amalie Elisabeth — als Regentin und Vor=
münderin ihres Sohnes Wilhelm VI. — Landes=Eingeborne
zu Fürstlich Hessischen Postbeamten bestellen und gestattete den
Reichs= oder Taxisschen Posten nur den Durchgang.

Der (dreißigjährige) Religionskrieg näherte sich seinem Ende,
in manchen nicht so hart mitgenommenen Gegenden des Mittel=
und Norddeutschlands regten sich Thätigkeit, Ackerbau und Gewerb=
fleiß und gründeten schon einen Wohlstand. Dies Gedeihen er=
muthigte den sehr begüterten Frachtfuhrherrn Röttger Hin=
über in Hildesheim (s. Hannover Kap. 5 S. 325), von seinen
drei Landesfürsten, den Herzogen in Celle, Hannover und Wol=
fenbüttel, die Errichtung einer Briefpost zwischen Bremen, Ham=
burg und Cassel zu erbitten. Sie wurde zugestanden und die
Landgräfin gab gleichfalls unterm 4. Julius 1642 ihre Einwilli=
gung zu dieser und noch einer Post des Hinüber von Cassel
bis Frankfurt und Cöln, vereinigt mit der Post von Bremen.
Dadurch entstand der große Cours von Hamburg und Bremen
nach Frankfurt, den Taxis in der Folge durch Machtsprüche des
Kaisers sich zueignete, darum, weil schon eine extraordinäre Reichs=
post im J. 1616 den freien Durchgang von Minden über Nien=
burg nach Bremen erlangt hatte, die mit der Briefpost aus
Frankfurt — folglich über Cassel — in Verbindung stand.

Im folgenden Jahrzehend hatte sich ein Reichs=Postverwalter
Bernhard Parwein in Cassel eingedrängt, der manchen Un=

fug und eine Art Postregal ausübte, sich viele Freiheiten erlaubte, übermüthig und herrisch benahm und willkührlich das Porto erhöhete. Erzürnt über diese Anmaßungen des Fremdlings, wollte die Landgräfin, Regentin und Vormünderin ferner kein Reichs-Postwesen in ihrem Gebiete dulden und ließ einige ernstlich gemeinte Anstalten zu dessen Entfernung treffen.

Entrüstet darüber bat Graf Lamoral (Claudius Franz) von Taxis unterm 21. December 1658 den Kaiser Leopold I. um Schutz; der Reichshofrath in Wien untersagte in seinem Schreiben (Intercessionale) vom 27. Januar 1659 dem jungen Landgrafen das Verdrängen des Parwein, verwendete sich zugleich zum Besten Taxis und forderte den Landgrafen auf, seine Beschwerden gegen die Reichsposten innerhalb 2 Monaten anzuzeigen (v. Beust, Th. II. Abschn. V. §. 4). Der Landgraf war jedoch den Unannehmlichkeiten durch einen commissarischen Vergleich mit dem eingeschüchterten Parwein zuvorgekommen, wodurch die Streitpunkte beseitiget und die Portosätze ermäßiget worden waren.

Dieser mit Schlauheit ausgeführte Vergleich hatte die höchst nachtheilige Folge für Taxis, daß dessen Einleitung — sein Postmonopol in Hessen einzuführen — zertrümmert und in der ganzen Landgrafschaft eigene Landesherrliche Posten errichtet wurden. Ein erneuertes Untersagungs-Rescript des Kaisers vom 20. December 1659 an Hessen und andre Reichsfürsten befolgte Niemand.

Karl I., seines Bruders Wilhelm Nachfolger, wandte beim Antritt seiner Regierung (1670) Macht, Ansehen und Unterhandlungen zum Wohl seines Landes an, und unterstützte fähige umsichtige Männer, auch die Posten dadurch zweckmäßiger einzurichten, daß sie sich an die benachbarten anschlossen. Um den Verkehr zwischen Süd- und Norddeutschland vermöge der hessischen Posten schneller, wirksamer und kräftiger zn fördern, ließ der Landgraf in der Reichsstadt Frankfurt ein eigenes Hessisches Post-Comtoir errichten, das folglich als Anfangspunkt der großen, durch ganz Niederhessen gehenden Heer- und Post-

straße nach Hamburg und Bremen wichtig werden mußte und geworden ist.

Ueber diese Anordnung erhob der Reichspost-General eine sehr dringende Beschwerde beim Kaiser, jedoch nicht gegen den mächtig und ihm gefährlich gewordenen Hessen-Fürsten, sondern gegen die Stadt Frankfurt, als Unterthanin des Reichs-Oberhaupts. Der Magistrat erhielt daher am 7. Mai 1670 ein Reichs-Mandatum executoriale: in seinem Bereich sogleich jede fremde Postanstalt aufzuheben. Der Senat ersuchte den Fürsten um Einziehung des Hessischen Postcomtoirs. Der Landgraf, im Verein mit Braunschweig-Lüneburg bedrohete aber unterm 5. Junius die Stadt, das Hessische Postwesen nicht anzufechten: es unterblieb und das Comtoir waltete fort.

So manche Versuche mißlangen, den Landgrafen zu gewinnen, dem Willen des Kaisers nachzugeben. Hessen fügte sich nicht, und verband sich sogar mit dem Herzog Maximilian Immanuel von Baiern, vereint allen Zumuthungen des Hauses Taxis zu widerstreben.

Im J. 1695 glaubte Eugen Alexander Franz — von Leopold I. in den Reichsfürsten-Stand erhoben i), und fußend auf seines Beschützers nie versagte Willfährigkeit — als nunmehriger Reichsstand unbedenklich verfahren zu können, er bewirkte bei seinem Schutzherrn ein Mandatum cassatorium an den Landgrafen und an Kur-Baiern zur Aufhebung ihrer Posten. Baiern vertheidigte sein Postrecht sehr nachdrücklich und behielt sein Postwesen. Landgraf Karl, der den Ausgang des Streits mit Baiern abgewartet hatte, trat ebenfalls jenem Cassations-Mandat entgegen, indem er die Anmaßungen des Reichspost-Fürsten unbeachtet, und die Kaiserlichen Verbotschreiben unbeantwortet und unbefolgt ließ.

---

i) nicht wie Klüber und Vischer behaupten im Jahr 1686 (s. B. I. S. 218). Die Ernennung geschahe urkundlich am 4. October 1695.

Dieser junge Held bei Rheinfels, Landgraf Karl, wünschte die Aufnahme und Wohlfahrt seines Landes durch Handelsverbindungen mit den Nachbarländern zu erreichen und diesen sich anzuschließen, um durch das Anknüpfen seiner Posten den Schriftwechsel wohlfeiler und schleuniger befördern zu lassen. In diesem Regentensinn trug er dem Churfürsten Friedrich III. von Brandenburg (seit 1701 König Friedrich I. von Preussen) die Errichtung einer Verbindungspost der Preussischen mit den Hessischen Ländern an; aber beide Gebiete waren durch das damals kurmainzische Eichsfeld getrennt, und dies konnte ohne einen beträchtlichen Umweg nicht vermieden werden. Das Ausführen war bedenklich, denn im ganzen Eichsfeld waren schon Taxische oder Reichs-Posten vorhanden, und deren Beschützer für ganz Deutschland gerade der Besitzer jenes Ländchens, der Kurfürst von Maynz, welcher als solcher keinen Eingriff zulassen durfte. Doch das Ersuchen Friedrichs vom 17. August 1693 und die Freundschaft gegen diesen mächtigen Regenten bewogen den geistlichen Kurfürsten Anselm Franz am 10. Februar und 12. März 1694 seine zweifache Einwilligung zum Durchgange der brandenburg-hessischen Posten zu geben mit der Beschränkung, daß unterweges im Eichsfeld zum Nachtheil der Reichsposten keine Briefe bestellt und gesammelt werden sollten. Durch diese Klausel wurden alle Einwendungen des Reichs-General-Erb-Postamts beseitiget.

Die Stationen dieser fahrenden Post wurden von Halberstadt (dem Anschlußpunkte der Berlin-Cleveschen Post) über Benekenstein, Ellerich und Heiligenstadt nach Cassel, 1695 veranstaltet. Der Landgräfliche Postmeister Bödicker in Cassel und die auf dem Course belegenen Hessischen Postverwaltungen erhielten unterm 14. März 1696 Besoldungen aus der kurbrandenburgischen Postkasse ausgesetzt. Jene waren folglich in gewisser Beziehung zugleich kurbrandenburgisch-preussische Postbeamten.

Noch bedeutender und wichtiger wurde dieser Cours dem Preussischen Staate dadurch, daß 1732 das hessische Ober-Postamt die Ankunfts- und Abgangstage dieser Halberstädter Post so

einrichtete, daß sie mit der von Cassel nach Frankfurt a. M. gehenden übereinstimmte, und beide Course sich in Cassel vereinigten, folglich ein ununterbrochener Postenlauf für Briefe, Reisende und Sendungen aus Rußland über Königsberg, Berlin, Cassel nach Frankfurt und Straßburg bis in die Schweiz und zurück, bewerkstelliget worden war.

Als 1806 Napoleon sich selbst zum Kaiser der großen Nation erwählt und sich ganz Norddeutschland unterworfen hatte, wurden in seinem Sinn und Willen von den Gewalthabern die Postanstalten der besetzten Provinzen umgeändert. Im J. 1813 endete bekanntlich das Königreich Westphalen seine sechsjährige Laufbahn, die Grafschaft Mansfeld, Thüringen und das Eichsfeld kamen wieder in Preussens Besitz und jener Cours in seinen alten Lauf. Doch nach drei Jahren, 1816 ward er aufgehoben und von Magdeburg über Quedlinburg, Nordhausen und Heiligenstadt verlegt, weil die vielen schmalen Holzwege im Harzwalde und die steinigen Straßen das Fahren der großen Postwagen so sehr erschwerten.

Endlich müde der ewigen Aufforderungen des Kaisers, der steten Anfechtungen des Reichs-Hofraths und bis zum höchsten Unwillen gereizt durch die unaufhörlichen Anerbietungen des Reichspost-Generalats entschloß sich nun der betagte Landgraf Karl, nahe vor seinem Tode, zu einem förmlichen Postvertrage mit jenem Reichs-Fürsten. Der Rezeß kam 1719 zu Stande, mit Beibehaltung der Landesposten.

Der Nachfolger, Friedrich I. vermählt an Ulrike Eleonore, Königin von Schweden k) — ward von den Reichsständen

k) und Schwester Königs Karl XII. der am 30. Nov. 1718 in den Laufgräben vor Friedrichshall um Mitternacht meuchelmörderisch erschossen wurde. Ulrike und ihr Gemahl nahmen Schwedens Krone an mit Verzichtleistung auf alle Souverainität, um — Königin und König zu heißen.

in Stockholm am 20. April 1720 zum König und Mit-Regenten erklärt. Als König verweilte er größtentheils in Schweden und ließ sein Geburts- und Erbland Hessencassel zwar von seinem Bruder Wilhelm (VIII.) als Statthalter regieren, jedoch mußten ihm jedes Edict und jede Landes-Verordnung zur Prüfung und Vollziehung übersandt werden.

In diesem Beherrschen zweier Staaten lag der Grund, daß in dem Regierungs-Zeitraum Friedrichs (1720 — 1751) alle Hessischen Behörden sich: Königlich Schwedische und Hochfürstlich Hessische Regierung ꝛc. ꝛc. unterzeichneten und die beiden Haupt-Postgesetze: Königlich Schwedische und Fürstlich Hessische Post-Ordnung d. d. Stockholm den 2. und 13. Februar 1732 und die in Cassel 1740 erschienene General- und Special-Brief- auch Acten-Taxe so benannt wurden.

Im Jahr 1715 waltete ein landgräflicher Ober-Postmeister von Bahr in Cassel. Nach ihm muß das Postwesen an den Wilhelm Ludwig Renner verpachtet worden und hienächst die Pachtung an Meistbietende übergegangen seyn. Glaubhafte Nachrichten fehlen, daher sind die nähern Umstände und die Zeit unbekannt.

Der König fand während seiner Anwesenheit in Cassel, 1731, beim Untersuchen der Finanzzweige seines Landgrafthums, zuträglich, die Postverpachtung aufzuheben und das Landes-Postwesen wieder für Rechnung des Staats verwalten zu lassen. Der Monarch berief daher jenen vormaligen Postpächter Renner aus der Lausitz 1) nach Cassel, ernannte ihn zum Königlich Schwedischen und Landgräflich Hessischen Rath und Ober-Postmeister und übertrug demselben am 25. October 1731 die Ober-Aufsicht und Leitung aller Landesherrlichen Post-Anstalten. Der Ernannte begann

---

1) ihn hatte der König von Polen und Kurfürst zu Sachsen Friedr. August I. in seine Dienste genommen und als Ober-Postmeister in der Lausitz angestellt.

begann sein Amt mit der bessern Einrichtung der Course, vorzüglich mit den so wichtigen Posten nach Frankfurt a. M. und der Herausgabe der Post-Ordnung. Der überaus thätige Mann richtete auch sein Augenmerk auf die ungleichen, sehr unverhältnißmäßigen Portosätze, diesen Hauptheil des Postwesens. Nach 8 Jahren (1740) erschien die sehr umständliche General- und Special-Posttaxe, welche noch jetzt zur Grundlage genommen wird.

Im Jahrhundert vorher, 1640, war die Stammlinie der Grafen von Schauenburg mit Otto VI. ausgestorben, der Westphälische Friedensschluß v. $\frac{14}{24}$ October 1648, Artic. XV. §. 3. hatte dem Landgrafen Wilhelm von Hessen-Cassel einen Theil der erledigten Grafschaft mit der Stadt Rinteln zuerkannt. Der neue Landesherr sorgte für die Aufnahme seines erworbenen Gebiets und besonders der Universität m) in Rinteln, indem er die von seiner Mutter und Vormünderin angeordnete fahrende Post von Cassel dahin veranstatete.

Der umsichtige Ober-Postmeister von Bahr in Cassel machte 1715 den Plan, die fahrenden Posten von Cassel nach Frankfurt und Nürnberg, durch das Verlängern jener Rintelnschen Post, mit Bremen zu verbinden, und dadurch eine Hauptstraße aus Holland über Bremen ins Reich (Süddeutschland) zu erschaffen. Preussen nahm den 27. Februar 1716 Theil an der Ausführung dieses wichtigen Vorhabens dadurch, daß es eine fahrende Post von Rinteln nach Minden gestattete, von wo schon eine Preussische Fahrpost über die hessischen Aemter (Enclaven) Ucht und Bassum in der Grafschaft Hoya, bis Bremen im Gange war. Durch diesen Anschluß entstand der vielversprechende große Cours von Norden nach Süden. Die Post fuhr nur einmal wöchent-

---

m) vom Grafen Ernst von Holstein am 17. Julius 1621 gestiftet.

lich, im J. 1737 wurde sie auf zweimal in der Woche bestimmt.

Vier Jahre nachher, 1741, gelang es dem Ober-Postamt in Cassel, Hannover für sich zu gewinnen, das damals einen mächtigen Einfluß auf den Senat in Bremen, fast eine Allgewalt ausübte. Hessen erhielt in dieser Reichsstadt durch Hannovers Vermittelung ein eigenes Postcomtoir, das jedoch, der Sicherheit und des Schutzes wegen, mit dem Hannöverischen Postamt dort vereinigt wurde. Zwei Jahr darauf (1743) errichtete Hessen auch eine reitende Post, deren freien Durchgang durch Minden Preussen ebenfalls bedingt erlaubte. Taxis verlor ungemein durch diese Anlage, denn Hessen beförderte nun mit seinen Posten die Briefe aus Bremen innerhalb 3¼ Tagen nach Frankfurt a. M., was die Reichsposten nicht bewerkstelligen konnten. Ueberdies besaß Hessen nun in den beiden fremden Anfangs- und Endpunkten seines Courses, — in Frankfurt und Bremen, — eigenthümliche Postverwaltungen, die das Befördern ihres Nutzens zu lenken wußten.

Der Hubertsburger Friede (1763) hatte die Verheerungen des siebenjährigen Krieges beendiget, in die heimgesuchten Staaten kehrte die Ruhe zurück, die Landesfürsten vermochten nun ihre Sorge auf die fast vernichteten Erwerbsquellen ihrer Staaten zu richten und die zur Verbesserung dienlichen Mittel anzuwenden. Daher fand es der Kurfürst Maximilian Friedrich von Cöln, als Fürstbischof zu Münster, 1764, vortheilhafter, das ganze Landes-Postwesen seinem Ober-Postmeister, Hof-Kammerrath Duesberg in Münster, pachtweise zu überlassen. Dies Ereigniß bewog den Landgrafen Wilhelm VII. von Hessencassel, beim Fürstbischof von Paderborn auf die Verpachtung des Postregals im Paderbornischen anzutragen. Sie ward dem Hessenfürsten durch den Contract vom 31. März und 6. April 1764 zugestanden und ihm darin das Recht ertheilt, die reitenden und fahrenden Posten als sein unbeschränktes Eigenthum verwalten zu lassen.

Durch diese Pachtung war Hessen Haupttheilnehmer des schon beim Anfange des Jahrhunderts entstandenen großen Post-Courses geworden, der sich von Leipzig über Cassel, Paderborn und Münster bis Amsterdam erstreckte (s. Preussen, B. 1 S. 214). Da jedoch im J. 1803 die Bisthümer Paderborn und Münster, als weltliche Gebiete und Entschädigungs-Provinzen, in Preussens Macht übergingen: so hörten mit dieser Veränderung der Landeshoheit die Dauer und Kraft der Pachtungen und Bewilligungen auf, auch mit dieser Endschaft die Befugniß des Landgrafen, seine Posten bis Paderborn gehen zu lassen. Preussen ließ jedoch den Cours fortbestehen und setzte das gegenseitige Zubringen der Posten bis zu den Gränz-Stationen fest. So ist es noch jetzt.

Ein Verzeichniß der Posten in der vormaligen Landgrafschaft, nun Kurfürstenthum Hessen, und eine Darstellung der vielen Verbesserungen der Course, die Errichtung neuer und Umgestaltung vorhandener, gehören um so weniger hieher, da die Posten einem steten Wechsel unterworfen sind, folglich Verzeichniß und Angaben nach kurzer Zeit unvollständig und unrichtig seyn würden. Die sogenannten Postberichte der Postämter geben Auskunft über den jedesmaligen Bestand.

Die Schlacht bei Jena war geschlagen. Sie hatte am 14. October 1806 Preussens Macht und Heer geschwächt und zerrüttet, Preussens Verhängniß dem Sieger Napoleon überliefert, die westliche Hälfte der Länder ging verloren.

Bis dahin hatte der Landgraf, Kurfürst (Georg) Wilhelm I. von Hessen, stets dem verwandten Hause Preussen angehangen, war von jeher dessen treuer Freund und Bundesgenosse geblieben, jedoch, da Frankreichs Kaiser mit seinen Völkern bis zur Hauptstadt Berlin vordrang, zog sich der Kurfürst zurück und

erklärte sich neutral. Dies duldete der Weltbezwinger nicht, nur Für oder Wider galten; Hessen wurde als feindlich behandelt; der Regent entwich zuerst nach Schweden, in der Folge verweilte er als Privatmann in Prag.

Der Tilsiter Friedensschluß (9. Julius 1807) entschied auch Hessens Schicksal, es ward mit Vereinigung der Preussischen Provinzen bis zur Elbe und noch einiger Zuthat von Hannover und Braunschweig, der Kern des vom damaligen Alleinherrscher erschaffenen Königreichs Westphalen, Cassel die Residenz und der 23jährige schon sehr entkräftete jüngste Bruder Napoleons, Hieronymus Bonaparte n) — unter dem Titel: Jerome der König dieses französisch-deutschen Staats. Die ganze fünffache Brüderschaft bekleidete nun Königliche Würden, um bei großen Hof-Paraden, und wo sonst Prunk und Herrlichkeit vom Volke angestaunt werden sollten, mit Ehre und Hoheit decorirt, dem Alleingebietenden zur Seite zu stehen.

Nun eilten aus der großen Nation Schwärme von Intendanten, Regisseurs, Inspecteurs, Commis und Attachés, die sämmtlich in der geliebten Heimath nichts zu leben, nur Hunger und Schulden zu verlieren hatten, nach Cassel und in dessen meilenweite Umgegend, um im Sinn und Willen des Mächtigen, in ihrer Sprache und nach ihrer Weise zu regieren, und alles, was nur irgend Metallartiges enthielt, sich zuzueignen. Auch

---

n) Gierolamo, auch Hieronymus Buonaparte, und als König: Jerome genannt, geboren zu Montpellier den 15. November 1784, heirathete als geflüchteter Fregatten-Capitain den 27. December 1803 — 19 Jahr alt — die Tochter des Negocianten Patterson in Baltimore, von der er sich auf Befehl trennen mußte. Er ward 1805 Contre-Admiral, Prinz von Frankreich, Anfangs 1807 Divisions-General — dem Namen nach — und König. Nie bekümmerte er sich um Regierungssachen, lebte nur in sinnlichen Genüssen und verabscheuete die deutsche Sprache und Sitten (Convers. Lex. B. II. S. 156). Jetzt, 45 Jahr alt, wohnt er, als Prinz von Montfort, im Sommer in den Marschen bei Ancona, im Winter in Rom in seinem Pallast.

das Postwesen traf, die Umwandlung unter Leitung und Genehmigung des Staatsraths Pothau, Directeur général des Postes du Royaume de Westphalie, dem deutsche Sprache, Posten und Postwesen fremdartige Dinge waren.

Da Cassel die Hauptstadt und der Ausgangs- und Vereinigungspunkt aller Postcourse seyn sollte: so wurden die bestehenden verändert, und z. B. zwei reitende Posten, die eine über Heiligenstadt und Blankenburg, die andere über Göttingen, Seesen, Braunschweig und Halberstadt, beide nach Magdeburg (und Berlin) — ferner eine reitende Post von Cassel über Nordhausen und Eisleben nach Halle — auch eine fahrende errichtet, die sich in Blankenburg an die Braunschweig-Nürnberger Kutschenfahrt anschloß, in Hasselfelde die fahrende Post aus Halle aufnahm, in Nordhausen sich mit der Leipzig-Hannöverischen Post vereinte und als Berlin-Hallesche Post in Cassel eintraf. In der Altmark, im Braunschweigischen und Hannöverischen ꝛc. gingen eben dergleichen wohlerwogene Umkehrungen und neue wundersame Anstalten hervor, denn die gratis, auch amtlich gelieferten Specialkarten zeigten ja jedem Landes-Unkundigen, wo Städte lagen, und wo dergleichen sind, können auch Posten dahin angelegt werden, das begreift Jedermann. Die Kenntniß des Bedürfnisses, das Erforschen des Nahrungs- und Gewerbstandes und inwiefern ein Ort in Beziehung und Verbindung mit diesem oder jenem, oder einer Gegend stehe, waren Dinge, keiner Beachtung werth, standen auch nicht in den Spezialkarten aufgeführt.

Von allen Finanzzweigen aber wurden gerade die Postanstalten ausgezeichnet wohl berathen und eingerichtet, dadurch, daß man den Grundsatz: **Hohes Porto schafft starke Einnahme** — auch in das so zarte junge Königreich einführte und aufrecht erhielt. Ein gar kluger Gedanke, besonders in seinen Folgen!!

Denn, um das zwei- auch dreifach erhöhete Porto zu ersparen, wollte **Niemand Briefe** schreiben, **absenden**

und empfangen; die Westphalen baten sogar in Zeitungen die ausländischen Correspondenten und in Briefen alle Freunde und Verwandte, entweder *gar nicht*, oder nur in den dringendsten Fällen auf einen *sehr feinen halben* Briefbogen das Allernöthigste zu schreiben. Man sieht klar, daß sich nach wenigen Jahren jener Grundsatz so bewährt gezeigt hätte, daß die Posten *gar nichts gekostet haben würden*, weil sie nichts einbrachten, folglich als entbehrlich, nicht mehr bestanden.

Der 20. October 1813 entschied für Hessens Oberhaupt. An diesem Tage entfloh zum zweiten- und letztenmal o) König

---

o) zum erstenmal den 30. September aus National-Abscheu gegen die herumstreifenden Kosaken — ihm noch persönlich bekannt aus seines kaiserlichen Bruders *Napoleons* mißrathenem Feldzug gegen Rußland und an der Beresina — besonders aber aus Haß gegen den russischen General Czernitschef und dessen zudringliches Corps, die [illegible] damals keine *Napoleons* in ihrer Nähe dulden wollten. Als jedoch die Gegend wieder frei geworden war, kehrte Held *Jerome* am 17. October eilig zurück, um über die Schlechtgesinnten Gericht zu halten, eigentlich — um das in jener ersten Flucht zurückgelassene Baare, geprägt und ungeprägt, und was sonst noch an Edelsteinen und Metallwerth mitzunehmen war, nachzuholen. — Auf dieser letzten Auswanderung geleitete den Bedrängten, zum Schutz und Trost, unter Anführung eines *Falkaff* des Zweiten, ein starker Trupp kurhessischer Kavallerie, lauter Landeskinder. Diesen Geleitsmännern wurden auf dem jenseitigen Rheinufer, also auf Frankreichs sicherm Boden, zur Danksagung alle Rosse, Waffen, Kleider und das Gepäck nebst Mänteln abgenommen und zurückbehalten, und dann, rein ausgeplündert, mit beißendem Gespött auf die übernatürliche Treue dieser Hessen gegen ihren bisherigen Herrscher entlassen. Das ganze verstoßene Corps bejammerte freilich zu spät seine übergroße Gutmüthigkeit gegen einen solchen Regenten und dessen nichtswürdigen Anhang und wanderte — tief gebeugt und halb nackend — ins Vaterland zurück. — Noch zur Nachricht: In der Zeit des Glanzes, des zügellosen Schwelgens und frechen Uebermuths trat ein steinalter Invalide vor dem Schloßhofe in Cassel den *Jerome* auf einem Spazierritt an und bat demüthig um ein

Jerome als wirklich austretender Potentat in übertriebner Hast aus seiner Residenz mit allen Lieben und Getreuen und einem in der Eil aus allen Kassen zusammen gerafften kleinen Rest des baar Ersparten, herzlich beweint von jedem und jeder Würdigen und Reichgewordenen. Die Farce eines Königthums war zu Ende, mit ihm entwich die blühende Monarchie Westphalen, das ganze Blendwerk lösete sich auf.

(Georg) Wilhelm I, Kurfürst von Hessen, war der erste aller von Napoleon vertriebenen Fürsten, der, als rechtmäßiger Besitzer, mit seiner Gemahlin am 21. November in Cassel eintraf.

Was die französische Post-Administration errichtet hatte, ward nach und nach abgeschafft, und das alte mit einigen Veränderungen wieder hergestellt, denn die Wiener Congreß-Acte vom 9. Junius 1815 hatte viele Gebiete andern Besitzern zugetheilt, folglich auch das Umgestalten vieler Postcourse bewirkt.

Im folgenden Jahr, den 1. Julius 1816 überließ der Kurfürst die Einkünfte und den Betrieb des gesammten Postwesens pachtweise dem Fürsten von Thurn und Taxis als ein Erb-Mannlehn, behielt sich jedoch die Bestimmung der Verhältnisse mit dem Auslande, das Postregal und Ober-Eigenthum der Posten mit der Post-Polizei vor. Die errichtete General-Post-Inspektion besorgt dagegen alle Angelegenheiten, welche die Landeshoheitsrechte in Postsachen betreffen.

Man rechnet das gesammte Kurhessen auf 209 Quadrat-Meilen Flächen-Inhalt und davon den Poststaat auf 25¼ Meilen in

---

Gnadengehalt. Das Gesagte wurde dem 24jährigen Regenten, — der nur seine Muttersprache verstand — übersetzt. Als Antwort hieb er mit der Reitpeitsche den Greis um den entblößten Kopf und in die Augen, mit einem geschrieenen ce Drôle! jagten er und sein lachendes Gefolge davon.

der größten Länge, und 16¼ Meile in der größten Breite. Durch Cassel gehen die Schnellposten oder Eilwagen von Berlin nach Düsseldorf (Aachen), Cöln und Coblenz, von Cassel nach Frankfurt a. M. und Leipzig — und Diligencen nach Bremen, Hannover, über Paderborn nach Münster und nach Nürnberg. Reitende Posten auf zehn Coursen.

Post-Staaten

ausserhalb Deutschland.

Frankreich,
England,
Spanien,
Amerika.

Kapitel 11.

Frankreich.

Ammianus Marcellinus lib. XV. cap. 11. — Voigt Geschichte Preussens. — Julius Caesar de bello Gallico, lib. VII. — Histoire de la maison de Montmorency par André Duchesne Touranceau — Jöcher Gelehrten Lexicon. — Hainaut, Histoire chronologique de France. — Histoire de France par P. G. Daniel Tom II. et XV. — le Quien de Neufville Origine des Postes etc., liv. I. pag. 63. — Encyclopedie ou Dictionnaire raisonné des Sciences etc. par Ordre Alphabetique Tom XIII. pag. 170. — Julian. Taboëtius (Taboué) in Paradoxis Regum pag. 112. — Kohlrausch Abriß der Weltgeschichte. — Staaten-Geschichte Karls d. Gr. S. 768. — Code des Maitres de Poste etc. Tom I. et II. 1827. — Charl. Bernède Des Postes en général et particulièrement en France. 1826. — Essay historique sur l'Etablissement des Postes en France etc. par Gouin. 1824. — Abrégé chronologique etc. par Mezeray, Tom III. — Collection complète des Memoires etc. par Petitot (de Philippe de Comines) Tom XI. — la Chronique scandaleuse, composée par Jean de Troyes. — Conversations-Lexicon B. V. u. X. — le Moniteur universel — Zeitungen alter und neuer Zeit, Schriftwechsel und amtliche Berichte.

§. 1.

Boten (Couriers) senden früher Zeit.

Fast alle Schriften, in welchen der Posten gedacht wird, enthalten die Sage, daß Ludwig XI., König von Frankreich (1461—1483) der Erfinder des Postwesens sey, und daß

selbe 1464 in seinen Staat eingeführt habe. Der Gewährsmann ist sein Zeitgenosse Comines p), dem alle nachschreiben, und, wie er, weiter nichts zu wissen scheinen, als daß das Mittel, oder die Anstalt, mit welcher ein Brief versandt wird und werden kann, eine Post sey. Der Name und die Bezeichnung sind allerdings bequem und Jedem genügend, der das Wesen der Posten nicht kennt, auch sich nicht weiter darum bekümmern mag.

Jene Behauptung ist jedoch zwiefach unrichtig. Denn

1) viele Jahrhunderte vor Ludwig war in mehreren Ländern eben dieselbe Einrichtung und keine andre schon vorhanden, und

2) waren die sogenannten Posten Ludwigs in Form und Zweck nichts weiter, als ein erneuerter cursus publicus der Römer, folglich keine Posten, sondern ein Briefsenden durch gelegentlich abgeschickte Eilboten oder Staats-Couriere, die vom Landesherrn nur für seinen Dienst allein, und nicht zugleich für das Publikum bestimmt waren und besoldet wurden.

Es ist nöthig, zuvor an den frühern Zustand Galliens zu erinnern, um daraus den Beweis herzuleiten.

Julius Cäsar (de bello Gallico lib. VII. cap. III. §. 2.) sagt von den Galliern: Wenn ein großes und wichtiges Ereigniß vorfällt, wird dies mit Geschrei und Zuruf durch Stadt und Land verkündiget, die Hörenden benachrichtigen die Nachbarn davon.

---

p) Philippe de Comines (Cominaeus) Sieur d'Argenton, Ritter des goldnen Vließes, Minister und Kämmerer des letzten Herzogs von Burgund, Karls des Kühnen, geboren 1446 zu Comines in Flandern, starb den 17. Oct. 1509. Ludwig nahm ihn nach Karls Tode in seine Dienste als Gesandten und Seneschall (Landvoigt) von Poitou. Comines schrieb, als Augenzeuge, die Regierungsgeschichte Ludwigs und dessen Nachfolgers Karls VIII. von 1464—1498 unter dem Titel: Memoires (Denkschriften).

Das gegen Roms Herrschaft empörte Land der Gallier oder Celten enthielt schon im Jahr 355 nach Christo beim Einrücken des römischen Heers unter dem Cäsar q) Julian viele und sehr beträchtliche Städte. So standen die Burg der Pariser an der Sequana (Paris an der Seine), der feste Ort Constantia Honfleur — Ambiani Amiens — Catalaunis Chalons sur Marne — Remus Rheims — Vi- oder Bisontio Besançon — Lugdunum Lyon — Cabillonum Chalons sur Saone — Senoni Sens — Bituriges Bourges — die uralte Festung Augustodunum Autun — Rothomagus Rouen — Turini Tours — Mediolanum Evreux — Tricas Troyes — Aventicum Avenches — Burdegala Bordeaux — Averni Clermont — Pectavi Poitiers — Auxia Auch — Narbona Narbonne — Massilia r) Marseille — Tolosa Toulouse — Arelata Arles — Valentia Valence — Gesoriacum Boulogne — ohne die vielen minder bedeutenden Städte. (Amm. Marcell. lib. XV. cap. 11. §§. 7—15.)

Dieses große Land hatte als römische Provinz mit seiner Unterwerfung die völlige innere Staats-Einrichtung der Römer, mithin auch deren Cursum publicum empfangen und beibehalten, längst den christlichen Glauben angenommen, und berühmte Bischöfe, z. B. der heil. Remigius, beförderten die Sitten-Verbesserung, als der Frankenkönig Chlodwig im J. 486 das bis dahin noch römisch gebliebene Gallien eroberte und das jetzige Frankreich gründete. Man muß aus allem wohl mit Recht vermuthen, daß auch das Eilbotensenden, jener Cursus, bekannt gewesen und ferner benutzt worden sey.

Auch melden bewährte Schriften in der Lebensgeschichte Karls des Großen:

„Der ganze Tag ging fast hin mit Befehl ertheilen,
„Couriere anzuhören und abzufertigen und

q) Cäsaren hießen damals die Kaiserlichen Prinzen.

r) Massilia, uralte Pflanzstadt der Phocäer, schon zu Alexanders d. Gr. Zeiten, 350 J. vor Chr., im Verkehr und Seehandel mit Phöniziern. (Voigt Geschichte Preussens B. I. S. 17.)

„mit den Ministern Unterredungen (Vorträge) zu hal-
„ten — Karl d. Große hatte im J. 807 in seinen
„Reichen Italien, Deutschland, Frankreich und einem
„Theil Spaniens Drei abgehende und ankommende
„öffentliche Posten in diesen Provinzen errichtet.
„Der Ertrag verblieb den Unterthanen. — Diese An-
„stalten hörten unter des Kaisers Nachfolgern auf."
(Julian. Taboëtius in Paradoxis Regum pag. 112. —
P. G. Daniel Tom II. pag. 384. Ausgabe Amsterd. 1742—
de Neufville liv. II. pag. 63.)

Diese übereinstimmenden Zeugnisse beweisen, meines Erachtens, daß in jenen Zeiten — also 660 Jahr vor Ludwig — die nämlichen Couriersendungen und keine andre Statt fanden, weil der Beherrscher eines solchen Reichs s) Anordnungen treffen mußte, daß seine Befehle an die Statthalter und Heerführer, und seine Einberufungen zu den Reichsversammlungen und Concilien an die Behörden, und deren Berichte an ihn gelangen konnten.

Eginhard t) und der Historiograph de Mezeray gedenken in der Lebensbeschreibung dieses Kaisers nicht der Staatsboten, wahrscheinlich, weil ihnen der Gegenstand als vorhanden, folglich als allgemein bekannt und sich von selbst verstehend, erschien.

In den folgenden Zeiten wird dieser Eilboten zwar nicht wörtlich gedacht, aber nach etwa 250 Jahren, in der Regierungszeit Philipp I. und seines Sohnes und Mitregenten Ludwig VI. (des Dicken) steht der römische Name: Veredarius in einer Urkunde. Die Histoire de la Maison de Montmo-

s) zu welchem Frankreich, Catalonien, Navarra und Arragonien, Flandern, Holland und Friesland, Westphalen, Sachsen bis zur Elbe, Franken, Thüringen, Schwaben, Oesterreich, Böhmen, Istrien, Ungarn, Dalmatien, Slavonien, auch Ober- und Mittel Italien gehörten.

t) eigentlich: Einard, Geheimschreiber (Kabinets-Secretär) des Kaisers, s. Kap. I. Deutschland, Note b).

rency u) enthält nämlich einen Extrait du Chartulaire (Urkunden-Sammlung der Abtey) de Saint Martin des Champs de Paris (ohne Datum, wahrscheinlich vom J. 1103 nach der Reihefolge zu urtheilen) wörtlich:

„Lampertus nepos Humboldi concedente uxore sua Tesza „nomine dedit Ecclesiae S. Martini de Campis pro salute Do-„mini sui Garneri Silvanectensis X hospites. Hoc concessit: „Radulfus Delicatus et Hahvis loco Agnetis filiae suae":

„Testes: Landericus de Oomonte, Walterus de sancta „Honorina".

„Hoc concessit Ludovicus filius Regis. Testes: Ger-„vasius Dapifer — Frogerius Catalaunensis — Wilhelmus Gar-„landensis — Fredericus Camerarius — Balduinus Vereda-„rius".

übersetzt:

„Lamprecht, ein Neffe Humbolds, übereignet mit Ein-„stimmung seiner Gattin Tesza, der Kirche Saint Martin des „Champs (Priorat im Stadtviertel St. Martin in Paris) zehn „Freistellen (für Stiftsherren) zum Seelenheil seines Oberherrn „Garner aus Senlis. Dies genehmiget Rudolf genannt De-„licat und Hahvis (Havoise, Haseche) Namens seiner Tochter „Agnes. Zeugen: Landerich von Oomont, Walter bei der „Collegiatkirche Saint Honoré (in Paris).

„Diese Schenkung bestätiget Ludwig, Sohn des Königs, „(damals Mitregent). Zeugen: Gerwas Truchseß (Hofmar-„schall) — Froger aus Chalons sur Marne — Wilhelm aus „Garlande — Friedrich Kämmerer (des Königs) — Balduin „Chef der Staatsboten."

Man wird wohl nicht bezweifeln, daß hier im Beisammen-seyn mit dem Königssohn und hohen Hof- und Staats-Beam-

u) par André Duchesne-Touranceau, tom. II. Les Preuves du Libre II. pag. 33. (1624 in folio.)

ten als Zeugen, die Amtsbenennung: Veredarius nicht in der altrömischen Bedeutung: Courier, oder reitender Bote, sondern im höhern Sinn durch: Oberhaupt oder Chef der Couriere, übersetzt werden müsse v).

Dies Veredarius beweiset zugleich das Fortbestehen des römischen Curswesens und daß dessen Vorstand ein hoher Staatsbeamte gewesen sey. Denn bis Ludwig XI. wurden alle Eil- und Sendboten, wie zu den Zeiten der römischen Kaiser: Veredarii genannt. Diese Benennung ging auf die höhern Beamten, zuletzt auf den Gebieter der Anstalt über, der sich stets am Hofe aufhielt. Jener Ludwig VI. und einige seiner Nachfolger erließen zwar einige noch vorhandene Verordnungen über das Curswesen (Courriers genannt) und Wegeausbessern, aber während der Unruhen im 10ten und 11ten Jahrhundert wurden beide Gegenstände vernachläßiget.

Frankreich war damals — wie Deutschland bis 1806 — noch in viele Fürstenthümer, Graf- und Herrschaften getheilt, deren Besitzre sich freie Beherrscher dünkten, und den König nur als allgemeines, in Macht und Willen beschränktes Oberhaupt erkannten. So waren es noch zu den Zeiten Heinrich IV. die Herzoge von Mayenne (Guise), Orleans, Grafen Evreux, Epernon rc. rc. Alle diese kleinen Gebieter verhinderten aus Mißtrauen und Politik die Verbindung ihrer winzigen Besitzungen mit ihren Nachbarn, fürchteten deren Angriffe und ließen, um diese zu erschweren, die Wege verschlechtern. Keiner duldete das Durchgehen fremder Leute und Botenläufer, die allerdings das Spionwesen treiben konnten, ebendarum blieb jeder Versuch unnütz, eine Art von Postanstalten, der

v) Der Amtsname Veredarius bezeichnet hier im Doppelsinn einen höhern und niedern Stand und dasselbe, was die noch üblichen lateinischen Benennungen bedeuten, z. B. Cancellarius Kanzler und Kanzlist — Camerarius Reichs-Cämmerer und Stadtkämmerer — Nuncius ein Gesandter des Pabstes und ein Gerichtsdiener — Castellanus der Burgherr und der Schloßverwalter rc. rc.

der damaligen Landes-Verfassung anpassend, ein- und durchzuführen. Die bürgerlichen Kriege und die Fehden jener kleinen Gewalthaber gegen einander hielten die Bürger in ihren Wohnungen zurück, an Handel und Gewerbe war nicht zu denken, denn die Sicherheit des freien Durchgangs durch das benachbarte Gebiet war nicht verbürgt, jedes Senden eines Briefs oder Pakets, sogar eines Boten in eine andre Provinz, blieb gewagt und gefährlich. Dieser verwilderte Staats-Zustand war denn auch der Grund, warum die Könige das Courierwesen **Karls** d. Gr. theils nur in gleicher Art beibehielten, theils wenig benutzten; dennoch figurirten unter allen Regierungen — wunderbar genug — Grands Maitres des Courriers, dem Titel nach, im Hofstaat.

---

§. 2.

Universitäts-Briefboten, und Couriersendungen Ludwigs XI.

So war es, als 103 Jahr nach Ausstellung jener Urkunde eine Anstalt andrer Art entstand, die unsern Post-Einrichtungen schon näher trat. Sie war die von der Universität in Paris getroffene Veranstaltung,

> daß **besoldete** Universitäts-**Fußboten** für ein bestimmtes Briefträgergeld (jetzt Porto) den Briefwechsel zwischen den Studirenden und deren in den Provinzen wohnenden Verwandten überall hin bestellten.

Die Zeit des Anfangs dieser Botengänge ist ungewiß, eben so, ob die Botenläufer an bestimmten Tagen und Stunden abgingen, jeder seinen Laufbezirk hatte, auch Briefe andrer Einwohner besorgen durfte. Das Briefträgergeld floß in die Universitätskasse.

Diese zweite hohe Schule in Europa w) entstand um das Jahr 1205 durch das Zusammentreffen gelehrter Männer, Abälard, Peter Lombardus, die Glossatoren ꝛc. ꝛc. und deren Schüler x), welche bald nachher einen Verein bildeten. Diese gelehrte Zunft, von keinem Regenten Frankreichs gegründet und mit Freiheitsbriefen versehen, sich eigenmächtig Vorrechte und eine unabhängige Gerichtsbarkeit festsetzend, erkannte König Philipp August im J. 1206 als eine für sich bestehende Corporation oder Gesammtheit — Universitas, daher der Name Universität — und bestätigte dadurch die von ihr selbst geschaffnen Befugnisse und Begünstigungen, mithin auch das nun ihr eigenthümliche Brief-Botenwesen und dessen Einkünfte.

Dem König Ludwig XI. gelang es zwar, auf seinem Regierungsfelde einige hochstrebende Mohn- und Distelköpfe abzuschlagen, und manchen Gefürchteten y) durch seinen treubewährten Tristan z) — diesen erprobten Meister im Hängen und Ersäu-

---

w) die Erste war die gegen das Ende des 9. Jahrhunderts von dem Sarazenenfürsten Abderrahmen gestiftete arabische Hochschule in Cordova.

x) In Paris waren damals 3 Gymnasien, de Nôtre Dame, de S. Victor und de S. Geneviéve du Mont. Die letztere, als die vorzüglichste, wurde von Ludwig VII. und Philipp August in besondern Schutz genommen, sie kann daher als Ursprung oder Grundstoff der Universität betrachtet werden, zu deren Erstem Rector man den Cesar Egasse du Boulay, früher Professor der Rhetorik in Navarra, erwählte.

y) selbst Ludwigs Bruder, der Herzog von Guienne, starb plötzlich bei völliger Gesundheit; Herzoge, Grafen und Viele vom Adel verloren den Kopf, oder ihnen ward vergönnt, Zeitlebens in der Bastille, in Käfichen und trichterförmig gemauerten tiefen Gruben, Hitze und Eifer zu mäßigen. Auch Bischöfe theilten in solchen durchsichtigen Gemächern das Schicksal der Wohlverwahrten (P. Daniel Histoire etc. liv. VII). Die hölzernen und eisernen Käfiche wurden les Pavillons du Roi, die zentnerschweren Ketten les Filles du Roi, die Gruben Boudoirs genannt.

z) Tristan l'Hermite, General-Profoß, war stets um die Person des Königs, der ihn chèr Compère nannte; Tristans 2 Gehülfen und Büttel

sen — und dessen Gevattern (Büttel) im Stillen beseitigen zu lassen, aber so weit ging doch nicht seine Kraft, die Widerspenstigen ganz zu zähmen. Jedermann konnte zwar wie Linguet in der Vorrede zu Comines Memoiren sagt, an den König schreiben, jedoch wußten die schlauen Minister die Anklagebriefe bei deren Eingehen sich sogleich zu verschaffen, zu unterdrücken und die Briefsteller durch freie Wohnung, Beköstigung und ungestörte Einsamkeit in stillen Staatshäusern auf immer zu beschwichtigen. Jede Nachfrage blieb unbeachtet.

Dieser stets betfertige Ludwig hatte in seiner Empörung gegen den schwachen, gutmüthigen Vater (Karl VII), der ihm zu lange lebte, die Vermessenheit der Kron-Vasallen kennen und fürchten gelernt. Sein verbissener Grimm, sein Argwohn und seine Tücke gegen diese Mächtigen, seine Arglist und Verschmitztheit gegen die Nachbarstaaten ließen ihn ein Mittel ersinnen, schnell und sicher jedes wichtige Ereigniß zu erfahren, um diesem plötzlich mit List und Kraft entgegen zu wirken. Dies Mittel war die Erweiterung und bessere Einrichtung der frühern Courier-Anstalt.

De Mezeray, noch bestimmter der Zeitgenosse Comines a)

hießen Trois-Echelles (ein entlaufener Franziskanermönch aus Saumur) und Petit-André, Beide so geschickt und schnell im Handeln, daß sie von dreien Männern Einen aufhingen, bevor es die nebenstehenden bemerkten. Die zum Strange und Baden Bestimmten wurden mit les Malades bezeichnet. Ludwig und diese 3 Gevattern führten das Motto: Funis (statt Finis) coronat opus, der Strick (statt: das Ende) krönt das Werk — wenn's vollbracht war. Wurde, wie es oft geschah, ein Nicht-Gemeinter oder Unschuldiger ersäuft oder erdrosselt, so nannte man dies Versehen un Accident. Eine kurze stille Seelen-Messe versöhnte stets den Himmel.

a) Abrégé chronologique de l'Histoire de France par le Sieur Franç. Eudème de Mezeray. Tom. III. pag. 185, 320. Tom. IV. pag. 593. — und Collection complète des Memoires relatifs à l'Histoire de France, par M. Petitot, Tom, XI. pag. 257.

berichten die Veranlassung zu den von Ludwig (angeblich) erfundenen sogenannten Posten: b)

„Ludwig sann seit geraumer Zeit auf Mittel, eine „schnelle und leichte Verbindung (mit seinen Geschäfts„trägern und Spionen) zu sichern, denn bestürmt von sei„ner natürlichen Unruhe, durch den mindesten Verzug „aufgeregt, hatte er zu gleicher Zeit auf verschiedenen „Punkten wichtige Angelegenheiten selbst zu leiten, bei „den auswärtigen Höfen geheime Verständnisse zu unter„handeln, auch Befehle und Anweisungen selbst zu er„theilen, damit solche in seinem Sinn erfüllt würden."

Zu diesem Zweck entschloß er sich, ehe er die Picardie verließ (1464), auf den Hauptstraßen innerhalb Frankreich Pferdewechsel errichten zu lassen, wie solche in Persien und dem römischen Gebiet waren vorhanden gewesen, und erließ die höchst merkwürdige, das Wesen der Einrichtung ganz aussprechende Verordnung vom 19. Junius 1464. Sie lautet: c)

„Edit"

„pour l'Etablissement des Postes, en date a Luxies près „Doulens, le 19. Juin 1464."

„Institution et l'établissement, que le Roi, notre Sire, veut „et ordonne être fait de certains Coureurs et Porteurs „de Ses Dépêches en tous les lieux de son royaume, pays „et terres de Son obéissance, pour la commodité de Ses af„faires, et diligence de Son service et de Ses dites affaires."

---

b) Im Text: „Ayant des affaires importantes à diriger en même „temps sur divers points, des intelligences à entretenir dans les „cours étrangéres, des ordres et des instructions à transmettre „pour l'exécution de ses desseins, tourmenté aussi par son im„patience naturelle, qui s'irritoit des moindres délais, Louis „cherchoit depuis longtemps les moyens de s'assurer des com„munications promtes et faciles."

c) in der Collection etc. etc. par Petitot, und zwar in den Pièces justificatives de l'Introduction aux Memoires etc. etc. tom. XI. pag. 304.

(Das Wesentliche und übersetzt, hier folgend:)

§. 1. Der König hat mit seinem Staatsrath erwogen, daß es Seiner und des Staats Angelegenheiten wegen, höchst nöthig und wichtig sey, von allen Seiten her die neuen Vorgänge schleunig zu erfahren, seine Befehle schnell wissen zu lassen, und deßhalb in allen Städten, Burgen, Schlössern und wo es sonst bequem erachtet wird, eine Anzahl Pferde halten zu lassen, mit welchen die Befehle und die Berichte aus den Nachbarstaaten eiligst fortgebracht werden können.

§. 2. Besonders sollen auf den großen Landstraßen von 4 zu 4 Lieues (2½ deutsche M.) vereidete und redliche Lehnsmänner für den Königl. Dienst angestellt werden, die 4, 5 und mehr diensttaugliche Pferde unterhalten, und

§. 3. diese Dienstvorschrift erfüllen können.

§. 4. Ein Rath soll als Grand-Maître des Couriers de France d) ernannt werden, der stets um die Person des Königs sey und dessen Aufträge wohl ausrichte.

§. 5. Die von demselben angestellten Personen sollen: Maîtres tenans les chevaux courans pour le Service du Roi e) genannt werden.

§. 6. Sie sind verpflichtet, auf erhaltenen Befehl sogleich alle Couriere und Abgeschickte zu begleiten, welche einen Paß ihres Oberherrn (des Grand-Maître) vorzeigen und die Rittgebühren bezahlen.

§. 7. Sie müssen alle Cabinets-Ordres und die Berichte der Statthalter, Befehlshaber in den Provinzen und der

d) in gelehrten Schriften, worin von französischen Posten gesprochen wird, ist jene Würden-Bezeichnung ganz unpassend: General-Postmeister, verdeutscht worden. — Warum nicht: Courier-Chef?

e) in den folgenden §§. abgekürzt: Maitre coureur — Stallmeister, oder wenn's verständlicher ist: Posthalter, freilich andrer Art wie jetzt.

Offiziere befördern, wenn jene durch einen Paß des Grand-Maître, die Berichte aber von den Beauftragten des Grand-Maître, die sich an der Gränze und in jeder beträchtlichen Stadt aufhalten, bescheinigt worden sind.

§. 8. Jeder dieser Gränz- und Städtischen Beamten muß auf das Briefpaket den Tag und die Stunde der Abgabe an den ersten Maître coureur bemerken, und eben dies Bemerken muß auf jeder folgenden Station geschehen, damit man daraus das gesäumte, oder beschleunigte Weiterbefördern erkenne.

§. 9. Jedem dieser Kron-Maitres wird bei Todesstrafe untersagt, ohne des Königs und des Grand-Maître Befehl, irgend Jemandem Pferde (zu Privatreisen nämlich) zu geben, denn diese sollen nur zum Dienst des Staats und zur Bequemlichkeit der Maîtres selbst, bestimmt und vorhanden seyn.

§. 10. Dem heiligen Vater Pabst und den im Bündniß stehenden auswärtigen Fürsten ist erlaubt, ihre Couriere und Boten mit diesen Kronpferden, gegen vollständige Bezahlung und unter Beobachtung dieses Gesetzes fortbringen zu lassen.

§. 11 u. 12. Jedoch werden diesen Courieren und Boten alle Neben- und Schleifwege untersagt, weil letztere nur veranlassen, sich der Kenntniß und Obacht des Grand-Maître und der Gränz-Aufseher entziehen zu können. Jene sollen sich vielmehr bei den benannten Behörden melden und einen Paß nachsuchen.

§. 13. Sie müssen bei der Ankunft im ersten Gränzorte Briefe und Gelder vorzeigen, und beide, der den Beamten gegebenen Vorschrift gemäß, durchsuchen lassen.

§. 14 u. 15. Sodann werden die Briefpakete mit dem Dienstpetschaft besiegelt und mit dem vorgeschriebenen Paß dem Courier wieder eingehändiget.

§. 16. Diesen Paß behält der Maître coureur der letzten Station, trägt ihn in das Register ein und erstattet darüber dem Grand-Maître eine Anzeige.

§. 17. Geht der Courier (der auswärtige nämlich) nicht an den König, so muß sein Name, der Gegenstand der Reise und der Bestimmungsort sogleich dem Grand-Maître gemeldet, und der Courier, wenn derselbe einen andern als den angegebenen Weg nimmt, angehalten und zu dem Grand-Maître gebracht werden. Wird ein solcher ein- oder außer Landes gehender fremder Courier auf einem Umwege betroffen: so müssen ihm die Briefpakete abgenommen, an die Statthalter oder deren Lieutenants, zur Beförderung an den Grand-Maître überliefert, und von dem Letztern dem Monarchen eingehändiget werden.

Die §§. 18—23 sprechen von den strengen Pflichten des Grand-Maître, seiner Befugniß, Unterbeamte in jedem Ort, wo es nöthig ist, anzustellen und zu entlassen — und von seinen Einkünften, 800 Livres nebst Emolumenten, und jährlich 1000 Livres Pension, als Gehalts-Zulage.

§. 24. Jeder Maître coureur erhält 50 und jeder Ober-Beamte (Commis) 100 Livr. tournois als jährliche Besoldung, mit allen Befreiungen und Rechten der Hausbeamten des Königs.

§. 25 u. 26. Damit die Maîtres und deren Pferde stets im guten Zustande bleiben, soll jeder Courier für sein und seines Begleiters f) Pferd 4 Sols für jede Station zahlen. — Der Grand-Maître, dessen Begleitung und Commis werden bei ihren Dienstreisen zahlungsfrei befördert.

---

f) nämlich des vorreitenden Stallknechts, als Wegweisers und um das gebrauchte Courierpferd zurück zu bringen.

§. 27. Jeder Maître coureur muß die empfangenen Briefpakete sogleich nach deren Empfang dem nächsten Maître des Courses persönlich überbringen, denn dafür wird er besoldet.

§. 28. Dies Edict soll überall streng befolgt werden.

Geschehen und gegeben in Luxies bei Doulens g) den 19. Junius 1464.

Ludwig.

Auf Befehl des Königs und des Staatsraths,
de la Loere.

Mit der Urschrift gleichlautend h)
Cheveteau.

Dies aus Gründen vollständig mitgetheilte Edict wird überzeugen, daß

die ganze Anstalt nicht eine entfernte Aehnlichkeit mit unsern Posten hatte,

die Maitres coureurs, Stallmeister, zugleich Courierbegleiter (§§. 6. und 7.) und Stafettenreiter (§. 27.), in Einer Person waren, was die Postmeister und Posthalter nicht sind, und daß

die ganze Einrichtung in nichts weiterm bestand, als was Ludwigs Vorfahren im Reiche, und Jahrhunderte und Jahrtausende früher die Perser und Römer, folglich 2000 und 140 Jahre — die neuern Karls d. Gr. 600 Jahr —

---

g) Luxies, damals eine befestigte Burg, Doulens, ein Städtchen am Flüßchen Athie im Depart. der Somme, vor der Revolution, Provinz Picardie.

h) Alle von den Monarchen vollzogene Edicte, Patente, Ordonnanzen rc. rc. werden in der Urschrift als Urkunden im Reichs-Archiv aufbewahrt, die zum Druck und zur Bekanntmachung bestimmten aber abgeschrieben und die Abschriften von einem Staatsrath beglaubigt. So war es auch mit obigem Edict.

und des Balduin als Veredarius 361 Jahr — schon eingeführt hatten.

Hienach ist es, meines Bedünkens klar, daß Ludwig keinesweges, wie in gelehrten Schriften behauptet wird, für den Erfinder einer Courier- oder Eilboten-Anstalt, geschweige des Postwesens, gehalten werden köme, sondern nur das unbestreitbare Verdienst habe, dies Couriesenden nach seinen Absichten geregelter geordnet und es Posten (s. Eingang des Edicts) genannt zu haben, warum aber diesen Nanen, steht nirgend geschrieben. Muthmaßlich hat der König denseben entweder von dem römischen Statio (auch Mansio) ein Pferdewchsel, oder von dem posita statio, eine Posthalterei im heutigen Sim, hergenommen (B. I. S. 542).

Jene Couriere oder Porteurs ies Depeches lassen auch darum nicht den Begriff eines Post- und eines heutigen Courierwesens zu, weil die Posten überall durch Postillons und Postknechte, also von Leuten der unten Volksklasse, fortgebracht, zu Couriersendungen aber Personen ion Bedeutung, oft von hohem Range, erwählt werden. Beide Stände sind mithin ungleich.

Um die Aufmerksamkeit von iem wahren Zweck abzulenken, ließ Ludwig verbreiten, daß die Courierposten eingeführt würden, um ihm schleunig Nachrichtn von dem Gesundheits-Zustande seines kränkelnden Sohnes und Thronerben zu überbringen. Diese Verblendung zeigte sich iald entdeckt, denn es wurden 230 solcher Staats-Couriere — danals Messagèrs à cheval, reitende Boten, genannt — besoldet, welche seine Schreiben nach jedem Punkt seines Reichs bringn mußten und in der Folge auch Privatbriefe bestellen konnten.

Zum Gedächtniß jener Einrichtung soll der König eine Schaumünze haben prägen lassen. Derer Vorderseite zeigt sein Bildniß mit einem kleinen Hute von einr einfachen Krone umschlossen und mit der Umschrift: Ludovicus XI. D. G. Francor. Rex

christianiss. Auf der Rückseite zwei Couriere im Galopp reitend, der mehr Vorreitende hat hinter sich ein Felleisen. Die Umschrift lautet: Qui pedibus volucres anteirent cursibus auras (Sie eilen im Lauf den Vögeln und Winden zuvor), unter den Reitern steht das Wort: Decursio (der Courierritt) i).

Ludwig, der stets beträchtlicher Summen bedurfte zur Besoldung seiner Heere, seiner Creaturen und Ausspäher bei den auswärtigen Höfen, zum Erkaufen und Bestechen hoher und niederer Beamten in den Nachbarstaaten k) und ähnlicher edlen Zwecke, dieser Ludwig fand es angemessen, die Geldquellen fremder Behörden in Anspruch zu nehmen, und auf dem höchst einfachen Wege, der Gewalt, sich zuzueignen, besonders auch jene nun 258 Jahr bestandene Briefboten-Anstalt der Universität, mit dem ganzen sehr bedeutenden Ertrag, als ein Zubehör der Staats-Einkünfte zu erklären. Der Herzensgütige war jedoch so edelmüthig, der Universität eine Entschädigung von 300,000 Livres Tournois (79,012 Rthlr.) jährlich zu bewilligen l).

i) de Neufville etc. liv. II. pag. 16 und la Chronique scandaleuse, composée par Jean de Troyes. — Medaillenkenner bestreiten die Aechtheit dieser Denkmünze, weil sie nicht auf das Postwesen passe und eine Aehnlichkeit mit der auf den Neu, bei einer festlichen Veranlassung geprägten habe, auf welcher ebenfalls das Wort: Decursio stehe, das theils einen Streifzug der Cavallerie ins feindliche Gebiet, theils ein Spielgefecht der Reiterei zur Belustigung, oder bei einem Leichengepränge bedeute.

k) Anton Varillas (Königl. Rath und Historiograph 1624—1696) behauptet in der Histoire le Louis XI. daß dieser jährlich beinahe 4 Mill. 700,000 Livres (1 Mill. 566,666⅔ Thaler) auf Bestechungen verwandt habe.

l) Die Universitäts-Botenschaft dauerte etwa 450 Jahr. Sie beeinträchtigte zwar die Post-Einkünfte und erwarb viel Geld, ging aber doch 1661 zu Grunde durch ihre übertriebene Porto-Forderungen und Langsamkeit, denn die Boten wanderten nur bei Tage, und durften weder mit der Post fahren, noch unterweges wechseln. Bis 1788 erhielt die Universität die 300,000 Livres jährlich aus den Postgefällen, in jenem Jahre aber ward der Betrag zur Staatskasse eingezogen. Im J. 1791 wurden die Univer-

Le Quien de Neufville widerſpricht der Angabe des de Mezeray (Tom. IV. page 593), daß Ludwig erſt 12 Jahr nach jenem Edict, alſo 1476. — wie viele Schriftſteller ebenfalls nachſchrieben — die Poſten habe ſchleunig einrichten laſſen, als ſein furchtbarſter Feind, Herzog Karl der Kühne von Burgund, mit ſeinem Heer ſiegend in Frankreich und Lothringen vordrang, um das belagerte Nancy zu entſetzen, und der König, beängſtigt, ſeine Entthronung befürchtete m).

Die Beamten, welche als Chevauchèrs de l'ecurie du Roy (Königl. Marſtallbereiter) die Obſorge auch auf die (ſogenannten) Poſten hatten, vernachläßigten ihre Pflichten und offenbarten ſogar die ihnen mündlich ertheilten geheimen Aufträge. Erzürnt darüber erließ Ludwigs Thronfolger, Karl VIII., das ſtrafende Patent vom 27. Januar 1487, und ernannte den Stallmeiſter Robert Paon zum Aufſeher der Chevauchèrs im ganzen Königreiche, mit der Macht, die untauglichen Beamten abzuſchaffen und tüchtige Männer zu Courieren und Depechen-Beſtellern (Porteurs des Depeches) anzunehmen.

In einem Edict vom Julius 1495 wird dieſen Courieren bei Strafe des Stranges unterſagt, aus dem Auslande Schriften gegen die Basler heiligen Decrete und Pragmatiſche Sanction mitzubringen, ein Beweis, daß damals dieſe Couriere auch Privatbriefe beſtellten. Siebzig Jahr nachher (1563) erneuerte der König Karl IX. jenes Edict Ludwigs v. 19. Jun. 1464 und befahl 2 Jahr ſpäter, im Patent vom 10. November 1565, daß ſämmtliche Poſtanſtalten einem General-Controleur

ſitäts-Boten mit den Messageries royales vereinigt, nachher 7 Jahr verpachtet und 1797 von einem Verein in Adminiſtration übernommen.

m) In dem Werke: Les Avantures de Faust ſagen die Verfaſſer Saur und Saint-Geniès, der bekannte Doctor Fauſt habe dem Könige einen jungen Schweizer empfohlen, welcher Fauſts Vorſchlag — den römiſchen cursum publicum in Frankreich zu veranſtalten — ausführte. Fauſt lebte jedoch ein Jahrhundert nach Ludwig.

der Posten und keiner andern Behörde, weder dem Parlament, noch einer Gerichtsbarkeit untergeordnet seyn sollten.

---

§. 3.

Stationen, (Pferdewechsel.) Gründung eines Postwesens.

Heinrich IV. stets besorgt für das Wohl seines Landes, wollte seine Unterthanen, besonders die Landleute, von der drükkenden Last befreien, ihre Gespanne zu Militärfuhren herzugeben. Er verordnete 1597, in gewissen Entfernungen von 7—8 Lieues (etwa 4 Meilen) Miethspferde bereit zu halten, damit die Reisenden wohlfeil und bequem, auch bald von einem Ort zum andern kommen könnten, jedoch nicht zum Nachtheil der Courier-Anstalten. Besondre Verwalter (Maitres) führten die Aufsicht über jeden Pferdewechsel. Aus dieser Einrichtung entstanden zwei ganz abgesonderte Anstalten, nämlich die der Stations- oder Courier-Posthaltereien, und diese des Lohnfuhrwerks, welche zu 10 Livres jährlich für jedes Pferd, verpachtet wurden. Gewöhnlich gab man 20 Sous tägliche Miethe für eine Hin- und Rückfahrt, die beide nur im Trabe, nie im Galopp, geschehen durften.

Aber durch diese Relais, die zu Königlichen gemacht wurden, litten die Postmeister einen ungemein großen Abbruch, weil Niemand die weit theurern Extra-Postpferde nahm. Man vereinigte daher beide Pferdewechsel und setzte das Postgeld auf die Hälfte herab; so entstanden die noch jetzt gebräuchlichen Extra- und fahrenden Posten.

Auch glaubte der edle König das Postwesen durch einen höhern Rang zu heben und zu ehren, indem er durch das Edict vom Januar 1603 (nach Andern 1608) den General-Controleurtitel in den eines Général des Postes verwandelte, diese Würde mit dem Ober-Stallmeisteramte vereinigte und den ersten Staats-

und Kabinets-Minister Guillaume Fouquet de la Varenne (Sully) zum Post-Chef (Général des Postes et chevauchèrs de l'écurie de Sa Majesté) ernannte. Um diese Zeit wurde die Benennung: Postmeister (Maitres des Postes) allgemeiner.

Nach Heinrichs Ermordung durch den Jesuiten-Zögling Ravaillac (14. Mai 1610) und nach der Entlassung Sully's traten auch beim Postwesen sehr große Veränderungen ein.

Viele Statthalter, Provinzial-Behörden und hohe Offiziere schickten ihre Acten und Dienstberichte durch Expresse, auf Rechnung der Postkassen, an den König (Ludwig XIII.). Dies erhöhete nicht nur die Post-Ausgaben, sondern dem allmächtigen Minister, Kardinal Richelieu n), entging zugleich die Kunde von dem Inhalt der Schreiben. Beides mußte verhütet werden. Er verfügte daher im Januar 1629, daß alle, irgend eine Landessache betreffenden Briefe an den Monarchen, besonders eingepackt, nur mit der Post versandt, von den Postmeistern darüber Verzeichnisse geführt, auf jedes Briefbund Tag und Stunde des Absendens pünktlich bemerkt und sogleich abgeschickt werden sollten. Die verdächtig scheinenden Briefe wurden im Geheim dem Kardinal zum Eröffnen überliefert. Derjenige Postbeamte, welcher einen Bericht an den König, oder einen Brief an einen hohen Staatsbeamten und wichtigen Mann durchschlüpfen ließ, wurde Nachts verhaftet und sah die Seinigen nimmer wieder.

---

n) Der Schreckliche starb den 4. December 1642. Er selbst gab dem Markis de la Vieuville einen Begriff von seinem Charakter: „Wenn ich meinen Entschluß gefaßt habe, so gehe ich auf meinen Zweck zu, ich stoße „alles um, ich werfe alles zu Boden und bedecke nachher alles mit meinem rothen Priesterrock (je couvre tout de ma soutane rouge)," (P. G. Daniel Hist. tom. XV. page 579.) Er bewies dies kräftig, denn selbst der Monarch scheuete ihn, und alle Gräuel der Despotie, der geheimen und öffentlichen Verhaftungen, Hinrichtungen und Ermordungen von ihm gefürchteter oder gehaßter Männer gingen — ungerächet — mit ihm zu Grabe.

Richelieu, der sich durch dies Erforschen der brieflichen Geheimnisse dennoch nicht vollkommen gesichert glaubte, weil der ihm treuergebene General-Postmeister nicht alles selbst übersehen und den Mißbräuchen und Mängeln abhelfen konnte, stellte durch einen Befehl vom 31. December desselben Jahres drei seiner Creaturen als Sur-Intendants der Posten und Marställe, statt jenes General-Postchefs, an, dem jedoch die 350,000 Livres wieder vergütet wurden, welche er seinem Vorgänger für die Abtretung des Amts entrichtet hatte. Dies Abkaufen und Entschädigen war Sitte jener Zeit.

Jene 3 Oberhäupter hatten, außer der Macht und Gabe im Spioniren, dennoch das Verdienst, die ersten Vorschritte zu einer geregelten Postanstalt in Frankreich gethan zu haben, ihnen wurden die Post-Einkünfte als Besoldung überlassen.

Ein Jahr nach Richelieu's Tode, 1643, wurde zwar die Dienstverwaltung abgeändert und man stellte Beamte an, welche die angekommenen Briefe controliren, wiegen und austariren, die abgehenden eintragen, die Beschwerden untersuchen und auf die Befolgung der Post-Verordnungen Obacht halten mußten; aber schon nach 12 Jahren, 1655, schaffte man auch diese Einrichtung ab und ordnete vier Ober-Aufseher (Intendanten) an, die mit einigen Unterbeamten alle Postgeschäfte besorgten. Man war stets in der zweckmäßigen Führung und Leitung des Postwesens verlegen, dies Schwanken und Meistern artete nur in kurzwährende Versuche aus, denn Niemand dachte daran, die Posteinnahme zum Vortheil der Staatskasse zu beziehen. Unkundige im Postwesen wurden als Obere angestellt, um zu reformiren, aber sie kannten nicht die Mängel und Gebrechen, darum auch nicht die Mittel zur Abhilfe, und die Postbeamten hüteten sich, zu belehren, wo das Uebel hause und wie dies zu heben sey. Denn bis 1663 unterhielten sich die Postanstalten selbst, und die Postbeamten theilten unter sich die Einkünfte.

§. 4.

Post-Verpachtungen.

Noch 5 Jahre dauerte dies Wesen, als 1668 der Kriegs-Minister Louvois o) zum Postchef ernannt wurde. Er lernte nicht nur die Wichtigkeit des Postwesens, sondern auch die Einnahme kennen, und da diese einen unerwartet hohen Ueberschuß lieferte, so theilte er diesen dem Staatsschatz zu. Louvois hob im April 1676 jene Intendanturen auf, fand eine Verpachtung ergiebiger und überließ das gesammte Postwesen dem Lazare Patin für 1,200,000 Livres (320,000 Rthlr.) Pacht auf 11 Jahr mit der Zustimmung, die Portotaxen für Briefe und Pakete zu erhöhen.

Im Jahr 1683 bestimmte Ludwig XIV. p) die Pachtsumme auf 1,800,000 Liv. (480,000 Rthlr.), vereinigte mit dieser Posten-

---

o) François Michel le Tellier, Marquis de Louvois, ein Unhold des Krieges und der Zerstörung, alle Mittel gleichgeltend und in seinen Beschlüssen gewaltsam. Wohin er die Heere sandte, wurden auf seinen Befehl das Land geplündert, verwüstet und Städte und mehrere hundert Dörfer in dem benachbarten Deutschland abgebrannt. Auch die berüchtigten Dragonaden zum Morden, Vertilgen und Austreiben der Protestanten waren das unsterbliche Werk dieses Ministers, den der König in einem Anfall von Grimm mit der Feuerzange aus dem Zimmer trieb und beibehielt (Convers. Lexikon B. V. S. 829). — Sein Nachbild und Seitenstück war der in demselben Lexikon B. I. S. 642 so hoch gerühmte Charles Louis Auguste Foucquet, Duc de Belle-isle et Gisors, Marschall, Pair, Erster und Kriegs-Minister unter Ludwig XV. Dieser Belle-isle schrieb am 6. October 1758, im Kriege gegen Friedrich den Großen, an den Befehlshaber der französischen Armee, Markis de Contades: „Sie müssen Westphalen zu einer Wüste machen, und was „die Länder Lippe und Paderborn betrifft, welches sehr fruchtbare Provin-„zen sind, so müssen Sie es sich vor allem angelegen seyn lassen, alles „darin ohne Ausnahme zu zerstören.“ (Lord Dover Leben Friedrichs II)

p) In einigen Post-Verordnungen nennt sich der König: „Louis, par „la grace de Dieu, Roy de France et de Navarre, Dauphin de „Viennois, Comte de Valentinois et Divis, Provence, Forcalquier

pachtung verschiedene Rechte und Einkünfte aus Städten und Dörfern, die zum Leibgedinge (Apanage) des Herzogs von Orleans gehörten, und bewilligte diesem Prinzen 10,000 Liv. als eine jährliche Pension, aus den Post-Einkünften.

Die Edicte vom 10. Januar 1669 und 30. Junius 1681 befreien die Postmeister von den Steuern für ihre Besitzungen, von allen öffentlichen Lasten und Abgaben, Geldabzügen, Pferde- und Fourage-Lieferungen, Soldaten-Einquartierung und Kriegslasten, von Vormundschaften und der Beschlagnahme ihres Eigenthums. Ihnen wurde erlaubt, 60 Morgen Land zum Acker- und Weinbau, an Waldung und Wiesen zu pachten, den Courieren und Postillonen steuerfrei Lebensmittel unbeschränkt zu verkaufen, auch nach einer mindern Abschätzung eine Gastwirthschaft (hostellerie public) zu treiben. Die Erklärung des Königs vom 8. Januar 1692 erlaubt sogar den Postmeistern, das Amt an einen ihrer dienstfähigen Söhne, oder an einen annehmlichen Bekannten abzutreten.

Im Jahr 1738 wurde die Pachtsumme auf 3,947,543 Liv. (986,885¾ Rthlr.) bestimmt, denn man hatte den ansehnlichen Ertrag der Posten theils durch eine eigene Verwaltung für Königliche Rechnung kennen gelernt, theils hatten Bewerber und Patentbriefe jenes Pachtgeld darum so hoch getrieben, weil mit dem Postwesen zugleich das ausschließende Privilegium verbunden war, alle Sänften in Frankreich zu liefern. Dies Vorrecht besaß früher der Prinz Karl von Lothringen als Theil seiner Einkünfte; die Lieferung der Sänften für die Provinzen Languedoc und Bretagne verblieb ihm jedoch, als er die für die übrigen Departements abtrat.

Im ersten Regierungsjahre Ludwigs XVI. im September 1774 wurde der Staats- und Finanz-Minister Anne-Robert

---

„et terres adjacentes. Nous mandons et commandons etc. etc.“ Dagegen in andern Edicten früher und später Zeit lautet der Eingang stets: „Louis, par la grace de Dieu, roy de France et de Navarre. A „tous, présens et à venir, salut. etc. etc.“

bert Jacques Turgot, Baron d'Aulne q), zum Chef des Postwesens ernannt, das früher stets dem Kriegs-Departement zugeordnet war. Turgot übernahm, ohne Gehalt und Neben-Einkünfte, die Aufsicht und die Leitung der Posten deßhalb, um die mancherlei Pläne ausführen zu können, die seinen trefflichen Absichten entsprachen und Frankreichs Wohlstand fördern konnten. Er begann sein Werk mit dem Vereinigen der Briefposten mit den Königl. Fahrenden Posten (Messagéries royales), ließ diese Einrichtung durch die Edicte v. 7. und 14. August 1775 bestätigen und bewirkte also die Ersparung einer doppelten Ausgabe, die sich früher auf 4 Mill. Livr. jährlich (1⅓ Mill. Thal.) belief. Pallmer in England ahmte einige Jahre nachher dies Kunstwerk nach, gab es für seine Erfindung aus und nahm für seine Copie, aus bloß engländischer Gutherzigkeit, eine baare Belohnung und jährliche Pension. Turgot dachte weder an den hohen Werth seiner ersonnenen Veranstaltung, noch an einen Ehrenlohn (s. England, Kap. 12, §. 2) erhielt auch keinen.

Die letzte (23te) Verpachtung der Posten und Sänftenlieferung erfolgte 1786 für 10,800,000 Liv. (2,880,000 Rthl.), diese Summe ward 2 Jahr nachher, wegen Verminderung der damals zu sehr gehäuften Portofreiheit in den Geschäftszweigen, auf 11 Millionen Livres gesteigert. Der Ertrag würde weit höher gewesen seyn, wenn die Administration die Briefe und

q) Geschichtlich hat Frankreich nur drei treffliche, edle und hochherzige Staatsminister innerhalb 14 Jahrhunderten seines Bestehens zu zählen. Sie sind Sully unter Heinrich IV. — Claude Adrien Helvetius unter Ludwig XV. — und Turgot unter Ludwig XVI. — Andre sonst wackre Staatsmänner vor, mit und nach ihnen, reichen doch bei weitem nicht an den klugen festen Sinn jener Drei, die mit unwandelbarer Treue und Rechtlichkeit, ohne Selbstsucht und Eigennutz, nur den alleinigen Zweck vor Augen hatten, das Emporkommen, die Würde und das Wohlergehen ihres Vaterlandes zu gründen und zu befestigen, und mit redlichem Gemüthe gewissenhaft ihren hohen Beruf erfüllten. Sie empfingen dafür den Lohn der Welt dadurch, daß sie gezwungen wurden, sich zu entfernen.

Briefpakete aller Ministerien und Behörden im ganzen Königreiche nicht hätte portofrei befördern müssen. Der Verlust in der Porto-Einnahme wird auf 15 bis 18 Mill. Liv. (4,800,000 Rthl.) jährlich gerechnet r).

Im Jahr 1790 hob das Decret der National-Versammlung v. 12. Julius sämmtliche seit Ludwig XI. zu Gunsten der Postbeamten erlassene Verfügungen, die 100,000 Livres Besoldung der Post-Intendanten, und die 300,000 Livr., welche für Postgeheimnisse s) bestimmt waren, auf, (Voss. Zeit. 1790 Nr. 88, S. 3). Jedem Postmeister (Posthalter) wurden zur Schadloshaltung jährlich 30 Liv. für jedes Dienstpferd festgesetzt, jetzt darf jedoch diese Entschädigung im Ganzen nicht über 450, und nicht unter 250 Franken, nach Beschaffenheit der Station, betragen. Alle Titel und Einkünfte der Obern wurden eingezogen und dagegen einem Königl. Ober-Post-Commissar die Aufsicht und Leitung des gesammten Postwesens überlassen. Die Postbeamten mußten in der Revolutionszeit das Geheimhalten der Briefe eidlich angeloben; Zwei General-Controleure vereinigten in ihren Aemtern den Beruf der Inspecteurs, Visitatoren und Posträthe, jeder erhielt 6000 Francs Gehalt. Die von den Adressaten nicht angenommenen und die nicht zu bestellenden Briefe sollten verbrannt werden.

Seit 1791 besteht keine Post-Verpachtung. Die Gräuel des empörten Frankreichs, in der Folge von der National-Versammlung und den wüthigsten Conventsgliedern ermuntert und begünstiget, von den Jacobinern und Sansculottes überall gehandhabt, diese Schändlichkeiten breiteten sich auch im Bereich der Posten aus. Man ließ in den Posthäusern und auf den Landstraßen den Cou-

---

r) vom 1. Januar bis zum letzten September 1828 hatte die Briefpost 1,903,000, Fr. (528,611 Thlr. 3 Gr. 4 Pf.), die fahr. Post 317,000 Francs (88,055 Thlr. 16 Gr. 3 Pf.) eingebracht. (Spenersche Zeit. Nr. 250. Paris d. 16. Oct. 1828.)

s) wahrscheinlich zur Besoldung der Regierungs-Spione und Postbeamten in der berüchtigten chambre noire (des Posthauses), in welcher die verdächtig scheinenden Briefe geöffnet wurden.

rieren die Briefe wegnehmen, die verdächtig scheinenden, besonders die des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten und die des spanischen Gesandten eröffnen, und die Postbeamten zwingen, die ihnen anvertrauten Briefe herauszugeben, jedes Verweigern und das leiseste Bedenken wurden als ein Criminal-Vergehen bestraft. Der Präsident de Richebourg und 5 Administratoren bildeten damals den Vorstand der Postanstalt.

Ich übergehe die Vorgänge in den Schreckenszeiten, die stets wechselnden Veränderungen der Postverfassung während der Regierung des einzigen, nun längst vorübergegangenen Kaisers und der berüchtigten hundert Tage, nach deren Verlauf Frankreich, von den Schlacken und Uebelthaten gereinigt, neu erstand.

---

§. 5.

Jetziges Postwesen.

Nach der zweiten Rückkunft Königs Ludwigs XVIII. nach Paris (am 8. Julius 1815), erklärte der Staatsminister Graf Beugnot, daß das Postwesen in Frankreich durchgehends eine Königliche Anstalt sey und unter dem besondern Schutz des Monarchen stehe.

Das Französische Postwesen befaßt sich, wie das Englische, nur mit der Beförderung der Briefe, das Fortbringen der Reisenden geschieht zwar durch die Malle-Posten — Brief-Felleisen- oder Courier-Posten — ist aber unbedeutend. Gelder und Pakete können nur mit den Diligencen — Privatfuhrwerken — versendet werden, diese stehen nur sehr bedingt unter polizeilicher Aufsicht und Beschränkung.

Alles, was einem Briefe ähnlich sieht und bis 2 Pfund schwer ist, versiegelt oder nicht, muß bei schwerer Strafe, der Post überliefert werden, die jedoch alles als werthlose Dinge betrachtet, folglich für Geldwerthe Gegenstände — Wechsel, Dokumente, Papiergeld, Prätiosen rc. rc. — nicht die mindeste Sicherheit gewährt, an einen Ersatz denkt Niemand.

A. Die Ober-Behörde

bestand bis zu den bekannten Juliustagen 1830 aus 3 Post-Administratoren, die es in jener Zeit bedenklich fanden, sich in ihren Bureaux sehen zu lassen. Die Geschäfte gingen dennoch ohne ihre Gegenwart fort. Der provisorische Commissar für das Postwesen fand aber auch in diesem Wegbleiben eine Entbehrlichkeit jener vorgesetzten Verweser und trug nicht nur auf die Entlassung der gedachten Herren an, weil die Divisions-Chefs eben dasselbe in einer Versammlung wöchentlich zweimal berathen und abmachen, auch — was die Hauptsache war — die 40,000 Franks Gehalts-Ausgabe für Jene erspart werden könnten. Beides ward mit Beifall aufgenommen und bestätiget. Die nachher eingeführte General-Postdirection war ein Theil des Finanz-Ministeriums.

Durch die Königliche Verfügung vom 5. Januar vorig. J. (1831) ist das Amt eines General-Directors des Postwesens aufgehoben und dagegen ein Ober-Postdirector mit 20,000 Frank. (5555 Thlr. 16 Gr. 8 Pf.) Gehalt und 2 Unter-Directoren, jeder mit 12,000 Fr. (3333 Thlr. 10 Gr.) Besoldung angestellt worden.

Das Haupt- und wesentlichste Amt in Frankreichs Postanstalten ist das der 30 Post-Inspectoren. Jeder hat seinen eigenen Bezirk. Er muß bei seinen Bereisungen alles Mangelhafte und Irrthümliche im Dienst und Rechnungswesen berichtigen, rastlos und streng auf die Erfüllung der Dienstpflichten halten, stets sich da einfinden, wo sein Wirken nöthig ist, sehr oft den Zustand der Postkassen untersuchen, die Postbücher nachsehen und keine Abweichung von dem gleichmäßigen Gange der Postgeschäfte gestatten. Ihm gebührt es, die Gesetze zu erläutern, wo sie unrichtig gedeutet werden, den Beschwerden abzuhelfen und die Streitigkeiten zwischen den Postbeamten und dem Publiko zu entscheiden, das Recht der Erstern wahrzunehmen, wenn diesen unbillige Zumuthungen geschehen, den Unterschleifen zu begegnen

und sie abzuwenden, nützliche Postverbesserungen, besonders zur Aufnahme des Gewerbes und Handels eines Orts oder des ganzen Kreises, zu erfinden und auszuführen, und nachtheilige Anstalten aufzuheben. So lautet, kurz zusammengefaßt, die Dienst-Vorschrift. Sie ist eine fast wörtliche Nachahmung der schon in der Mitte des vorigen Jahrhunderts, am 5. August 1766, im Preussischen erlassenen Instruction für die damals angestellten Post-Inspectoren und wurde als Vorschrift vom General Postmeister v. d. Schulenburg 1802, jedoch mit Zusätzen und der Verfassung angemessen, erneuert (s. Darstell. des Preuss. Postw. v. Matthias, B. I. S. 329).

Aus dieser Uebersicht der Berufspflichten folgt, daß kein andrer Postbeamte in Frankreich den Zustand der Postanstalten so kennen, eine bündige Auskunft und Ueberzeugung geben, und, wenn er gewissenhaft zu Werke geht, durch seine Vorschläge und Ansichten — gestützt auf Kenntniß, Klugheit und Erfahrung — zum Gemeinwohl des Staats und aller Postbeamten so beizutragen vermag, als der Post-Inspector.

B. Das Posthaus (l'hôtel des postes) in Paris

ist auf den Trümmern des Pallastes der Grafen von Flandern im 13. Jahrhundert erbauet, von Karl VII. seinem Günstling Guillaume de la Tremouille geschenkt, und nach diesem von dem Herzog d'Epernon, Jean de Nogaret, einem Liebling Heinrichs III. bewohnt worden. Zuletzt wurde das Haus von dem Sohn des General-Post-Controleurs, Grafen Bartholomé d'Hervat, zum Posthaus gekauft, ausgebaut, und dicht neben an ein Hôtel für den Post-Chef eingerichtet.

Außer diesem Posthause oder Hof-Postamt sind in Paris noch 12 (Filial)-Postämter mit Inbegriff des für den Hof, die Pairs- und die Deputirten-Kammer (der Letztern die Mehrzahl) in den Stadtvierteln vertheilt. Alle 2 Stunden werden die an dem Eingange der Postcomtoirs (in ganz Frankreich) befindlichen Briefkasten (petites postes) geöffnet.

C. Uebersicht der Postanstalten.

Der Minister und Chausseebau-Intendant Baron Pasquier gab im April 1829 in der Deputirtenkammer eine Uebersicht des Postwesens, nach welcher in ganz Frankreich, in den Departements-Hauptstädten Post-Directionen als Oberbehörden, 1382 Postbureaux, 417 Austheilungen oder Nebenbureaux und 1463 Stationen (Gespannwechsel zum Postdienst und für Reisende) vorhanden wären, jedes Bureau mit einem angemessenen Personal besetzt, einem Director (in Deutschland: Postmeister), Controleur, Commis (Secretär) und Briefaustheiler. Die Hausmiethen, der Ankauf der Pferde und überhaupt die Unterhaltungskosten betragen fast unermeßliche (immenses) Summen. Im officiellen General-Postbericht von Paris für 1830 wird gesagt, daß seit 14 Jahren die Post-Einkünfte von 19 auf 31 Millionen Franken — und die Ausgabe von 10 auf 15 Mill. (in runden Summen) gestiegen sind.

Einer genauen Zählung zufolge, — sagte derselbe Minister Pasquier — haben 35,587 Gemeinden mit 1300 Hauptorten in den Kantons keine Postanstalt, die Briefe dahin werden theils durch Fußboten, theils durch Präfecturwagen besorgt, welche wöchentlich einmal die Runde machen. Das neueste Gesetz vom 3. Junius 1829 befiehlt daher, daß, wo nicht täglich, doch wenigstens alle 2 Tage jeder von den Posten nicht berührte Ort eine Briefbeförderung haben und durch diese auch Journale, Zeitungen 2c. 2c. erhalten soll. Dieser Plan ist am 1. April 1830 ausgeführt worden. Fünftausend Land-Postboten (Briefträger) besorgen einen Tag um den andern in jenen Gemeinden, die keine Posten haben, sämmtliche Briefe und sammeln auch die unterweges erhaltenen zum Absenden mit den Posten; die Leute laufen (in der Gesammtzahl) täglich 25,000 franz. Meilen, also jeder 4 deutsche Meilen im Durchschnitt, wie in den gedruckten Nachrichten zur Beruhigung des Publikums steht. Jedoch die Wirklichkeit spricht anders, wie die Sage auf der Tribune..

In Paris besteht seit 1759 eine unter der Regierung Ludwigs XV. vom General-Finanz-Controleur Charles Humbert Pierron de Chamousset aus Limoges eingeführte

Stadt-Briefpost.

Jetzt, sehr vervollkommnet, ist seit dem 15. September 1823 in jedem Hauptbezirk t) ein Stadt-Postamt (Briefsammlung) errichtet worden, das die mit den Posten eingegangenen Briefe, der Beschleunigung wegen, durch einen reitenden Boten aus dem Hof-Postamt erhält. Die Briefaustheilung in den Bezirken erfolgt im Sommer 7mal, im Winter 6mal täglich. Diese Stadt-Briefpost soll den sechsten Theil der Briefmasse enthalten und täglich 8 bis 10,000 Briefe liefern. Nach dem Bericht des General-Postdirectors (s. Berl. Zeit. v. 18. Jan. 1830) sind im J. 1829 in Paris eingegangen 9,212,802 Briefe, darunter mit unrichtiger Adresse 3058 — und unversiegelte 7478. (Eine lobenswerthe Wirthschaft und Aufmerksamkeit, offene Briefe und sogar auch hunderte ohne Adresse zur Post anzunehmen und abzusenden!) Ueberdies waren unter jenen offenen 481 mit Wechseln, und viele mit Bankbillets, zusammen 1,330,216 Fr. im Werth. — Welch ein schreiender, glorreicher Beweis der Ehrlichkeit aller Postbeamten, die solche offene Briefe ohne Gewissensbisse ad saccum stecken konnten. —

Der Staatsminister Graf Beugnot hatte diesem zufolge allerdings Fug und Recht, am 10. Julius 1815 auf der Redner-

t) Paris hat 7 Stunden Weges im Umfang und enthält innerhalb 48 Stadtbezirken 12 Stadtviertel (Mairies), 8 Palläste, 27,900 Häuser, 22 Markt- überhaupt 73 öffentliche Plätze, 16 Thore, 210 Springbrunnen, 1150 Straßen, 265 Gassen und Durchgänge, 16 Brücken, 58 Barrieren, 360 Hotels, über 12500 Läden, 11 Verkaufshallen, 2 Cathedralen, 12 Pfarrkirchen, 27 Kapellen, 38 religiöse Häuser und Klöster, 15 Bibliotheken, 24 Theater und 10 Gebäude für Gefangene. (Allgem. Moden-Zeitung, 1829, Nr. 66, S. 527 u. Berl. Zeit., 1829, Nr. 205. Man vergl. London, s. England, Kap. 12, §. 4.)

bühne dem ganzen Europa das Postwesen in Frankreich als Muster und Vorbild in Hinsicht der Ordnung und Geschäftsführung — nämlich viele hundert unversiegelte Briefe und eben so viele ohne Aufschrift (Adresse) in den Postcomtoirs anzunehmen und abzusenden — zur Nachahmung einer solchen heillosen Amtsverwaltung aufzustellen, die in Deutschlands Poststaaten mit augenblicklicher Cassation würde geahndet werden.

Nach dem officiellen Postbericht für 1830 ist die Zahl der täglich in Paris ausgegebenen Briefe seit 15 Jahren von 28,000 auf 53,000, der täglich abgehenden von 40,000 auf 60,000, und der in ganz Frankreich auf täglich 118,000 gestiegen. Unter den in Paris täglich ausgegebenen 53,000 Briefen sind 15000 aus Paris selbst.

Diese Massen sind nicht als übertrieben anzunehmen, da nach der neuesten Zählung die Bevölkerung von Paris 713,765 Einwohner, nämlich 346,188 Männer und 367,796 Frauen, in 224,922 Familien betragen soll. Davon leben 366,000 vom Privat-Einkommen, 348,000 von täglicher Arbeit, 77,192 vom Almosen und Herumtreiben, 12500 Findlinge, 16000 als Garnison, 10,450 Beamte und 80,000 Dienstboten. (Galignani, 1829, Nr. 4483.)

Man rechnet die Länge der sämmtlichen Poststraßen in Frankreich auf 8587 Lieues (4,293½ preuss. M. zu 24000 rhl. Fuß), in England dagegen auf 24,000 engl. oder 4,800 deutsche M. Von demselben Pasquier, (als Chausseebau-Intendant), ward beim Vortrag in der Deputirten-Kammer, mithin amtlich, die Lieue zu 4,000 Metres und diese zu 12,000 rheinl. Fuß angegeben, wonach also eine Lieue gerade eine halbe brandenburgische Meile beträgt u). (Berliner Voss. Zeit. v. 15. Nov. 1828, Nr. 269).

---

u) Bekanntlich werden 24,000 Fuß rheinl. auf eine brandenburgische oder Preussische Meile, und 23,661 Fuß rheinl. auf eine geographische Meile

Hassel berechnet in seinem Statistischen Werke Frankreichs Flächen-Inhalt zu 10,086 Quadrat-Meilen.

Jeder rühmt die trefflichen Wege in Frankreich. Dieser Meinung widerspricht aber derselbe Pasquier in seinem amtlichen Bericht vom 7. November 1828, „Die Landstraßen" — erklärte er in der Deputirten-Kammer — „haben eine Ausdeh„nung von 8587 franz. Meilen (Lieues), jede zu 4000 Metres „oder 12,000 Fuß rheinl. (4293¼ deutsche M.) Von diesen sind „jedoch nur 3572 (1786 d. M.) im brauchbaren Stande, zu „deren Erhaltung jährlich 2280 Fr. (760 Rthlr.) auf die Meile, „mithin eine Gesammtsumme von 8,146,621 Fr. (2,715,540⅓ Rthl.) „erfordert wird. Von jener Meilenzahl sind 3580 Meil. in so „schlechtem Zustande, daß die Ausbesserung derselben auf „die Meile 47,662 Fr. (15,887⅓ Rthlr.) kosten wird. Zur Aus„besserung der übrigen würden 56,337,442 Fr. (18,779,147⅓ Rthl.) „erfordert, so daß das Ganze 198 Mill. Fr. (66 Mill. Thaler) „kosten würde. Jede Heerstraße ist 60 Pariser Fuß breit, davon „nur ⅓ gepflastert, das Uebrige besteht aus Sommerwegen, die den „größten Theil des Jahres über unwegsam sind." (Berliner Spenersche Zeit. Nr. 269 v. 15. Nov. 1828.)

Eine Vergleichung mit den Wegen in Deutschland, besonders im Preussischen Staate, wird zu Gunsten der Deutschen entscheiden.

Im Morgenblatt d. J. Nr. 5. S. 18 steht: Die Landstraßen sind nicht so regelmäßig mit Bäumen eingefaßt, wie in den meisten Gegenden Deutschlands. Man sieht zuweilen auf langen Strecken auch nicht einen grünen Zweig am Rande des Weges,

---

gerechnet, ein Unterschied von 339 Fuß, welche die Preuss. Meile mehr enthält. Einige Geographen rechnen 14,400 Fuß rheinl. auf 1 franz. Meile. Raffelsperger in seinem Posthandbuche ꝛc. ꝛc. (das neueste Werk) gibt Th. II. S. 186 die neue Lieue (Miriamètre), 11 auf einen Grad und zu 32,264 Fuß rheinl. und die französische Meile oder Kilio-mètre, 111 auf 1 Grad und 3,197 Fuß rheinl. an.

sogar in der Nähe der Hauptstadt. Die Straße von Meaux nach Paris gibt den schlagendsten Beweis, wie wenig die Franzosen einen Begriff von der Annehmlichkeit wohlgezogener Alleen haben und diese dem Reisenden gewähren. Eben so ist es eine Seltenheit, an den Trennungspunkten der Landstraßen Wegweiser zu finden. Die öffentlichen Fuhrwerke werden von einem des Weges kundigen Postillon geleitet, der Eingeborne weiß Bescheid, der Fremde, welcher sich zum Fußreisen herabläßt, ist keiner Beachtung werth, er und Privat-Fuhrwerke von weither mögen sehen, wie sie fortkommen. Sogar da, wo in der Nähe von Paris die Hauptstraßen sich voneinander scheiden, vermißt man Wegweiser.

D. Behandlungsweise, Post-Expedition.

Paris, und nur Paris allein, ist der Punkt, auf den Aller Augen gerichtet sind, sie ist im Sinn der Franzosen la Capitale du monde, zu deren Vortheil und Bequemlichkeit alles eingeleitet und berechnet wird, wogegen Niemand auf den Nutzen und das Beste der Provinzialstädte weder durch Seitenposten und Postverbindungen, noch durch ein richtiges Zusammentreffen der Posten unter sich, Rücksicht nimmt. Paris hat in Allem den Vorrang und darum auch, zum Nachtheil der Provinzen, im Postwesen und dessen Einrichtungen, die wahrlich nicht nutzloser und unzweckmäßiger seyn können. Dennoch regen sie das Erstaunen und die Lobreden der Pariser alltäglich auf, wenn diese Abends mit Lärm und Peitschenknall alle 12 Briefposten — in Berlin oft täglich 24 und mehr — sämmtlich zugleich abfahren und rasselnd vorbeijagen sehen. Das imponirt allerdings. Variationen, doch im kleinern Maßstabe sieht man in Lyon, Bordeaux, Marseille, Grenoble ꝛc. ꝛc. Wie aber das Posttreiben in Wien, Berlin, Hamburg, Frankfurt a. M. ꝛc. ꝛc. ist, kümmert Keinen, der zur großen Nation gehört.

Alle Posten, in dem Ausdruck: Malles begriffen, müssen von Paris Abends 6 Uhr abgehen und Morgens früh ankommen, diesem zufolge sind alle Amtsgeschäfte in 2 Abtheilungen, Le Bureau du Départ und le Bureau de l'Arrivée, abgesondert. Die Behandlungsweise — in Süddeutschland und im Taxisschen Post-Gebiet: Manipulation genannt — ist dieser letztern sehr ähnlich, das Ganze selbst wird nach vorgeschriebenen Formen und mechanisch bearbeitet.

a) Im Bureau du-Départ (für die abgehenden Posten) sind in den 13 Expeditionen fast 150 Personen in Thätigkeit bis Abends 6 Uhr. Alle aus den Briefkasten und an den Postcomtoir-Fenstern entnommenen Briefe werden von 2 auch 3 Beamten über- und nachgezählt — daher die so bestimmten Angaben in den Amtsberichten — gewogen, gestempelt und austarirt, nach den Postcoursen geordnet, in bestimmte Fächer gelegt und die Stückzahl eines jeden Orts in eine Briefkarte (Correspondenzzettel) bemerkt. Sind die Briefbunde nach den Coursen geordnet, auf jene der Name des Bestimmungsorts geschrieben, mit dem Postzeichen gestempelt und in's Postbuch bemerkt, so werden solche mit der Postkarte und den noch besonders angebundenen Briefbunden für die Seitencourse, durch eine geräumige hölzerne Rinne (Trichter) hinunter geworfen, der Conducteur einer jeden in's Hofe haltenden Malle-Post empfängt und verladet die Briefbeutel. Das Nämliche geschieht mit jedem Cours-Wagen nach der Reihefolge.

Dies alles muß in einer Stunde, nach dem letzten Herausnehmen der Briefe aus den Briefkasten, vollbracht seyn. Schlag 6 Uhr Abends fahren alle Posten ab, bis 5 Uhr werden Briefe angenommen, kein einziger wird aber encartirt, folglich wissen so wenig der Aufgeber, noch der Postexpedient, ob ein aufgegebenes Schreiben mitabgesendet worden ist.

Für jedes Geschäft, sogar für das Besiegeln, Umbinden, Einpacken, Ordnen ꝛc. ꝛc. ist ein, bei einigen wohl ein zweiter auch dritter besonderer Beamte bestellt, daher die Menge der Beschäftigten von 5 bis 6 Uhr.

b) Im Bureau de l'Arrivée (für die eingehenden Briefe ꝛc.) arbeiten 22 Beamten mit zahlreichen Boten, vom Morgen 5 bis 8 Uhr Vormittags, denn nur einmal des Tages, von 8 Uhr an, werden die Briefe bestellt. Bei der Ankunft der Posten sieht man genau nach, ob die Anzahl der Briefpacke mit der in der Briefkarte angegebenen übereinstimmt, und überliefert die Bunde an die Vertheiler (distributeurs), welche die Briefe nach dem mitgekommenen Correspondentenzettel stückweise nachzählen und ungesäumt bestellen lassen. Alle Geschäfte sind nun in diesen 3 Stunden für den ganzen Tag vollendet.

E. Posttaxen und Porto.

Alles Gute, was Heinrich IV. im Postwesen gestiftet hatte, verschwand allgemach. Die Uebel vermehrten sich während der Minderjährigkeit Ludwigs XIII., nach der Entlassung des Staatsministers und General-Postmeisters (Général des Postes) Sully; kein Großer des Reichs bekümmerte sich um das Postwesen. Die Briefabsender bezahlten nach eigenem Gutdünken, oft kaum die Hälfte des taxmäßigen Porto, die Staatsbeamten gaben gar keins. Diese Unbilligkeiten veranlaßten die Postmeister jedes Orts eigenmächtig einen bestimmten Portosatz einzuführen. Darüber entstand denn ein mächtiges Geschrei von Hohen und Niedern, ganz eigentlich vom Kaufmannsstande, über Bedrückung und Portovertheurung.

Der General-Postmeister jener Zeit, Pierre d'Alméras, Sieur de St. Remy et de Saussage, trat endlich mit dem Porto-Reglement vom 16. October 1627, pour le port des lettres et paquets de Paris, Bourdeaux, Lyon, Toulouse et Dijon, ins Mit-

tel. Es ist das älteste und erste Edict über diesen Gegenstand. Unter Pakete wurden nur Brief- und Schriftbunde verstanden, denn Waaren, Gold, Silber, Edelsteine und Kostbarkeiten — welche die Kaufleute, wegen der Unsicherheit auf den Landstraßen, in die Briefe verpackten — wurden nicht weiter von der Post angenommen. Als eine Vergünstigung konnte man bis 100 Livres baar mit der Post versenden, der Betrag wurde in die Postbücher bemerkt, jedoch unter dem Titel: Argent deposé zurückbehalten, und mittelst Aviso dem Empfänger in dessen Wohnort von dem dortigen Postamt ausgezahlt. Die Postämter berechneten sich darüber gegenseitig.

Um die Grundsätze einer geregelten Posttaxe festzustellen, bestimmte man den Mittelpunkt einer jeden der 83 Provinzen zur Richtschnur und ordnete die Entfernung von diesem Mittelpunkt zum andern, — 2283 Toisen (Klaftern) auf eine Lieue gerechnet — ¼ Unze zum Gewicht eines einfachen Briefes, 4 Sous Porto für denselben im Innern eines jeden Kreises, 1 Sous mehr nach dem andern Departement bis 20 Lieues weit, und noch 1 Sous darüber von 10 zu 10 Lieues. Auch wurden 2 Abtheilungen eingerichtet; die erste enthielt 40 Poststraßen, die zweite nur 25, auf denen die Brief-Postwagen theils auf 2, theils auf 3 Rädern gehen sollten. Der Posthalter erhielt 30 Sous für jedes Pferd und die Station, statt früher nur 25 Sous.

Auch jetzt noch bestimmt die Schwere, nicht die Blätterzahl eines Briefes, den Portobetrag beim Austaxiren. Der einfache Brief darf nur 6 Grammes wiegen, übersteigt er diese, so wird das Mehrgewicht oben in den linken Winkel des Briefes mit 7, 8, 11, 15 rc. rc. bemerkt. Die Schreiben an Staatsbeamte, Präfecten, Richter, Maires (Burgemeister), Deputirte, Agenten, selbst an Personen, mit denen man in keiner genauen Verbindung steht, müssen frankirt werden. Soldatenbriefe, wenn sie einfach sind, gehen für ein geringeres Porto. Für Drucksachen unter Kreuzband (sous bandes) d. h. ohne Couvert oder

Umschlag, werden 5 Centimen für den Bogen, und für Journale 4 Cent. entrichtet. Größtentheils müssen diese und auch die Ankündigungen von Geburten, Heirathen und Todesfällen gestempelt seyn.

Nach der Ordonnance vom 11. Januar 1829 werden auch lettres chargées — recommandirte Briefe — von der Post amtlich, früher nur aus Gefälligkeit, befördert. Der Absender gibt solche gegen einen Empfangschein ab und zahlt das doppelte Porto; der Brief muß drei-, auch fünffach besiegelt seyn, geht er auf der Post verloren, so erhält der Absender 50 Francs Entschädigung. Der Empfänger wird von dem Eingange des Briefes benachrichtiget und erhält denselben nach ausgestelltem Empfangschein.

Unter dem Namen: Articles, wird eine besondre Zahlungsart, oder Ausgleichung durch die Post, verstanden, wenn man das Geld nicht baar an den Bestimmungsort senden will, um die Belastung der Posten durch baare Sendungen zu vermeiden. Man zahlt nämlich im Postamt die Summe baar aus, entrichtet für jeden Franc statt früher 5 jetzt 1 Centimen pro cura, d. h. für die Bemühung der Postbeamten, wegen der gegenseitigen Berechnung und Zahlung, und 35 Centimen für den gestempelten Postschein und einen besondern Empfangschein. Jenen gestempelten schickt der Absender statt des Geldes, mittelst Talons oder Avisbriefes an den bestimmten Empfänger, welcher auf Vorzeigung und Auslieferung jenes Postscheins, den Betrag baar ausgezahlt erhält.

F. Post-Gesetze.

Der erste vollständige Code in Frankreich ist vom 17. Julius 1759 v), und umfaßt alle damals bekannten Gegenstände und alle Postverordnungen, die bis dahin erlassen worden waren.

v) Die älteste Boten- (Post-) Ordnung in Deutschland ist die von Augsburg im J. 1552, die Kur-Sächsische 1557 und Brandenburgische mit

Der Code des Maitres des Postes et des Voitures en général, 2 Tomes (in Deutschland: Post-Ordnung genannt) enthält die einzelnen Bestimmungen für das ganze Postwesen und die Dienstpflichten der Postbeamten.

Die Gesetze vom 23. Julius 1793, v. 9. December 1798 und vom 20. Mai 1799 werden noch jetzt als Hauptvorschriften für alle Postverwaltungen in Frankreich betrachtet. Aus diesen Loix, decrèts, ordonnances, instructions, Erklärungen und Ergänzungen, desgleichen aus dem Livre de Poste ou Départ de Paris, des Courriers de la Poste aux lettres, par Lecousterier 1827, dem Livre de Poste ou Etat général des Postes der letzten Jahre und dem Moniteur sind nun die folgenden Nachrichten entnommen worden, um das Wesentliche der jetzigen Postverfassung dieses Reichs und deren abweichende Einrichtungen von denen in Deutschland kennen zu lernen. Die in den Coden und Ordonnancen vorkommenden Beziehungen und Verhältnisse der Postbeamten zu den Zoll-, Polizei- und andern Finanzbehörden sind weggelassen worden.

G. Beamten.

Da die Secretäre, Schreiber und Gehilfen beim Stadt-Postamt (Service des malles) in Paris nur höchstens 2 bis 3 Stunden täglich beschäftiget sind, so werden sie, auch in der Voraussetzung schlecht besoldet, daß sie einen Neben-Erwerb als Commis und Buchhalter bei einem Banquier, Kaufmann, Fabrik-Inhaber ꝛc. ꝛc. oder als Beamte in einem andern Departement suchen müssen, um aus den 2, 3 auch 4 Amtsstellen ihre Einkünfte zu erhöhen. Diese ganz eigene Einrichtung wirkt jedoch in Hinsicht auf Moralität, höchst nachtheilig; Denn der Beamte ist gerade durch das kärgliche Gehalt stillschweigend an-

Sachsen erneuerte d. 1582, im Preussischen die vom J. 1614, nach dieser die des grossen Kurfürsten Friedrich Wilhelms von 1660. Wie weit voraus die Deutschen im Postwesen!

gewiesen, Unterschleife und Veruntreuungen zu begehen, um den sehr theuren Lebensunterhalt sich zu verschaffen und somit jedes Interesse für den Dienst und jeden Trieb zum Bessern und zur Ausbildung in seinem Fache, zu unterdrücken. Dazu kommen die feststehende erschlaffende Form der Geschäftsführung oder das Mechanische was in 2 Tagen erlernt wird, und der Mangel der Dienstaufsicht, der eben alle Abweichungen von den Berufspflichten erleichtert. Das Unterschlagen eines Briefes mit Staatspapieren, oder Papiergeld zum Beispiel, kann höchst schwer ausgemittelt werden, weil kein abgehender Brief eingetragen wird, mithin weder dessen Aufgabe noch Absenden zu beweisen sind, folglich auch der Thäter oft nicht überführt werden kann.

Dem officiellen Postbericht für das Jahr 1830 zufolge sind 4030 Postbeamte in Thätigkeit, welche 4,961,525 Franc. (1,240,381¼ Thaler) Gehalt beziehen. Nach ihren Abtheilungen:

a) Postmeister.

Sie sind zugleich Posthalter, vereinigen mithin beide Berufsstellen in Einer Person, gehören ausschließlich nur dem Postwesen an, und dürfen folglich weder das Mitglied einer Kaufmannsgilde seyn, noch mit irgend einem Gegenstande, z. B. Getreide, Futter, Kaufmannswaaren rc. rc. Handel treiben. Die Posthalterei heißt: Poste aux chevaux.

Die Staatsbesoldung (Gage, Apointement) darf nicht über 450, und nicht unter 250 Francs jährlich betragen, der Verdienst von den Extraposten erhöht die Einnahme. Alle Cautionen müssen baar bestellt werden, weder auf diese, noch auf die Besoldungen und Gespanne findet eine Privat-Beschlaglegung Statt, denn diese Gegenstände werden als gesetzliches Dienst-Inventarium betrachtet.

Die Postmeister haben als Posthalter (Maître de Poste) allein das Recht, die Briefposten (Malles-Postes) und die Diligencen mit ihren Dienstpferden fortzubringen und sich von jedem durchgehenden öffentlichen Fuhrwerk 25 Centimen (etwa 2 Sgr.)

Abtrag,

Abtrag, oder Schadloshaltung, zahlen zu lassen, das nicht mit Postgespann (Extrapost in Deutschland) befördert wird. Sie können sich von jedem mit der Briefpost Reisenden 1¼ Francs Personengeld und bei Extraposten für ein Bei- oder Hilfspferd — wenn dies durchaus nöthig ist — und für jede Person bezahlen lassen, welche über die gesetzliche Zahl im Wagen vorhanden ist. Sie sind befugt, wegen unverschuldeter Verluste und auf schwierigen Stationen eine Schadloshaltung zu begehren, ihre Postillone mit dem Stalldienst (mise à pied) zu bestrafen w) und jedem Extrapost-Reisenden die Pferde zu verweigern, wenn derselbe für einen geringern Preis und mit wenigern Pferden fortgeschafft seyn will. Noch muß der Postmeister ein Postbuch halten, in welches die Reisenden ihre Beschwerden einschreiben können, und von allen Ereignissen, die ihm bekannt werden, einen Amtsbericht einsenden. Dies sind die wesentlichsten Obliegenheiten der Postmeister.

b) Courriers de la Malle-Poste.

Briefpost-Couriere, in Deutschland, wenn auch nicht ganz entsprechend, Conducteurs, Postbegleiter, auch Post-Schirrmeister genannt. Sie führen die Amts-Benennung Courriers vorzugsweise allein, zur Auszeichnung von den Postbegleitern der Diligencen, welche Conducteurs heißen, und werden von der Ober-Post-Administration aus den Postillons du rang erwählt, besoldet und verpflichtet: ihrer Behörde jedes Ereigniß und jede gesetzwidrige Handlung eines Postmeisters oder Postillons anzuzeigen.

Ihnen allein liegt die Sorge für das Brief-Felleisen ob, nur sie haften für die Verletzung und Ablieferung desselben, und zahlen unterweges die Wege-, Brück-, Schlagbaum- und Thorgelder jedes Orts, auch stationsweise für ihre Person das Personengeld, wie jeder Reisende.

---

w) Die mise à pied ist als Buße sehr bedeutend, denn der Sträfling darf keine ordinäre und Extra-Posten fahren, auch keinen Courier fortbringen, verliert mithin den Nebenverdienst, das Trinkgeld und andre Vortheile.

Da sie die wichtigsten und Haupt-Personen auf den Fahrten sind, so gebührt ihnen der erste Platz im Wagen vor allen Mitreisenden. Diese müssen in demselben Gasthof verweilen, wo der Courier einkehrt, und bei der Abfahrt nicht auf sich warten lassen, denn die Couriere werden für jede Versäumniß über ¼ Stunde bestraft, insofern sie nicht überzeugend nachweisen, daß entweder der Postillon, oder die Schlechtigkeit der Gespanne jene verschuldet haben. Bei schwerer Strafe ist ihnen der Handel, sogar das Mitsichführen von Kaufmannswaaren untersagt. Die Postillons stehen zwar unterweges unter ihrem Befehl, jedoch dürfen sie selbst nicht die Pferde zum raschern Gange antreiben.

Ein Postcourier wohnt und lebt nur im Postwagen, Haus- und Familienwesen bleiben ihm fremd, denn er ist nirgend zu Hause, stets unterweges. Kaum ist er am Endpunkt des Courses, so kehrt er wieder mit derselben Eil zurück, 100 Lieues (50 Meilen) nach Pasquiers Berechnung, in 40 Stunden, liefert ab und empfängt die Briefpakete auf 10 Postämtern und 25 Stationen. Alle Hindernisse muß er überwinden, keine Jahreszeit, keine Finsterniß, kein Gewitter halten den Lauf der Post auf. Hiezu sein stets gespanntes Aufmerken, seine rasche Dienstführung, die Lebensgefahren, denen er ausgesetzt ist, der besonnene Muth bei Unfällen und die Sorge für die ihm anvertrauten Briefe und Sachen.

Wegen dieser lastenden Verpflichtungen wurde eine Unterstützungs- und Pensionskasse für diese Beamten errichtet, wozu jeder Courier ⅓ seiner Nebenverdienst-Gelder, die andern Postbeamten aber 5 Procent Gehalts-Abzug beitragen. Die Pensionen werden nach der geleisteten Dienstführung abgeschätzt und betragen zwischen 80 bis 200 Francs jährlich.

Ganz verschieden von diesen Briefpost-Courieren sind

c) die Courriers du Gouvernement, Courriers à francetrièrs,

oder eigentliche Staats-Couriere, Sendboten. Sie dürfen nur

auf einen Paß (Laissez passer) der absendenden Behörde Postpferde erhalten und müssen, wenn sie reiten, von einem Postillon als Wegweiser und zum Zurückbringen des gebrauchten Courier-Pferdes, begleitet werden, dürfen auch nur so viel Gepäck mit sich führen, als Raum in den Satteltaschen vorhanden ist; das Felleisen darf nicht über 30 Pfund schwer seyn. Der Courier bezahlt das Brück-, Fähr- und Thorgeld, vor der Abreise die Reitgebühren, auch jede Stunde Versäumniß mit dem Betrage für ¼ Post als Strafe, wenn der Postillon nichts verschuldet hat, oder durch dessen unvorsichtiges Fahren der Wagen beschädiget worden ist.

Eine dritte Gattung sind

die Courriers,

welche die Extrapost-Reisenden voraussenden, um entweder auf der folgenden Station die Pferde, oder in einem Gasthofe das Quartier zu bestellen. Diese Vorausgesendeten dürfen nie weiter als eine Station vorausreiten, sie müssen einen Postillon zum Führer mitnehmen und alle Verbindlichkeiten der Gouvernements-Couriere erfüllen.

d) Guides des Postillons.

Werden von der General-Post-Administration bestellt und sind bei der Briefpost die Begleiter und Aufseher des Postillons und die Wächter des Fuhrwerks. Es ist ihnen zwar nicht erlaubt, von den Reisenden ein Trinkgeld zu begehren, jedoch geben diese seit geraumer Zeit 75 Centimen (4 ggr.) Belohnung, welche Jene aber zurückgeben müssen, wenn die Reisenden über die Aufführung des Postillons eine gegründete Beschwerde führen.

e) Postillons.

Sie erhalten eine förmliche Bestallung (Certificat) und werden in ein Verzeichniß nach der Reihefolge eingeschrieben, deßhalb in der Amtssprache Postillon du rang genannt, weil die Aeltesten im Dienst den Jüngern vorangehen. Die Dienstzeit

fängt frühestens mit dem 16. Lebensjahre an, und wird nach zwanzigjähriger treuen Pflichterfüllung und den guten Zeugnissen in ihrem Dienstbuche (livret) mit einer Pension, und bei Unglücksfällen oder wegen eingetretener Gebrechen, mit einer Unterstützung belohnt.

Das Dienstbuch (livret) bewahrt der Brodherr, der den Postillon zwar annehmen und entlassen, auch in das Dienstbuch die Gründe des Verabschiedens einschreiben kann, aber nie weder jenes, noch das Certificat zurück behalten darf, insofern der Verabschiedete kein großes Vergehen begangen hat.

Jeder Postillon ist schuldig, seinem Brodherrn und jedem Postmeister der umliegenden Stationen zu gehorchen, im Dienst die Postkleidung und das Armschild zu tragen, ohne Erlaubniß seiner Obern keinen Brief zur Bestellung unterweges mitzunehmen, bei Strafe des Stalldienstes (mise a pied) (s. Note w) kein Trinkgeld weder für sich, noch den Guide (s. d) einzufordern und ohne Genehmigung des Courriers nicht mit der unterweges entgegen kommenden Post das Gespann zu wechseln, um die vollständige Hin- und Rückfahrt zu ersparen. Zu jeder Fahrt, selbst wenn der Postillon für Rechnung seines Postmeisters (exploités) Beichäsen fährt, muß er, wegen der Barrieren, einen Paß (Laissez passer) vorzeigen.

H. Postwagen x).

In den ersten Zeiten der Postanstalten in Frankreich wurden die Briefe in einem bloßen Mantelsacke zu Pferde fortgebracht. Als der Briefwechsel sich mehrte, mußten die Briefpa-

---

x) Das im J. 1828 in Madrid erschienene Manual de Diligencias y Mensagerias behauptet, daß in Frankreich zur Zeit Karls d. Gr. (800—814) die Diligencen (Reisefuhrwerke) eingeführt worden wären. Die Universität in Paris (im Anfange des 13ten Jahrhunderts gestiftet) habe besondre Wagen unterhalten, um die Studierenden aus den Provinzen abzuholen oder dahin zurück zu bringen. Durch diese Fuhrwerke bildeten sich

kete, in große Felleisen gepackt, theils auf einem einspännigen Karrn mit 2 Rädern, theils in einem bedeckten Wagen fortgebracht werden. Diese Wagenfahrten waren nur auf den großen oder Haupt-Poststraßen, (grands Courriers), die Karren nur auf den Seitenposten (petits Courriers) im Gebrauch. Seitdem sind die Poststraßen in zwei Abtheilungen oder Courriers getheilt verblieben.

Als nach dem Westphälischen Frieden (1648) in Deutschland das Postwesen sich neu gestaltete und hier und da auch fahrende Posten (besonders zuerst in Norddeutschland) entstanden, kam manches Neue und Umgeformte nach Frankreich hinüber, ein Grugère — der weiter nicht bezeichnet ist, — führte als Nachahmung ebenfalls Postwagen ein. Der Markis de Crenan erhielt darüber das Privilegium, und ihm zur Liebe und zur Ehre benannte man nach ihm diese Wagen les Crenans; sie wurden jedoch, wegen ihrer unbehilflichen schweren Bauart, bald abgeschafft und in deren Stelle die leichten deutschen Wagen eingeführt.

Im Jahr 1775 ließ der Finanz-Minister und Postchef Anne-Robert Jacques Turgot eine neue Art Postwagen bauen und gebrauchen, die ebenfalls nach ihm Turgotines benannt wurden; sie waren im Innern sehr geräumig, mit 4, 6, auch 8 Sitzplätzen und Raum für das Reisegepäck, für Geld- und Waaren-Pakete.

Nun führte Turgot den längst gefaßten Plan aus, diese Wagen auch zum Befördern der Brief-Felleisen zu benutzen, und somit reitende und fahrende Posten zu vereinigen. Die Ersparung betrug 4 Millionen Livres jährlich.

Verbindungen zwischen der Hauptstadt und den Provinzialstädten und in der Folge geregelte Fahrten, unsern Posten ähnlich. Auch das Publikum benutzte diese Wagen zum Befördern seiner Waaren. Für diese Dienstleistung erhielt die Anstalt viele Privilegien, z. B. Befreiung vom Wegegelde ꝛc.

So entstanden

a) die Grandes Malle-Postes, (Briefpost- und Personen-Wagen zugleich, ganz wie die Eil- und Schnell-Posten in Deutschland,)

bestimmt für Brief- und Paketsendungen und für 3 Reisende, jeder zu 1½ Francs für die Station (2 Lieues) und einem bedeutenden Trinkgeld an den Courrier. Jetzt sind die Wagen von verschiedener Bauart und zwar auf den Hauptcoursen vom Staatsrath und Postchef Dupleix de Mezy eingeführt, mit 4 Rädern, der Kasten auf Druckfedern und an den Wagenthüren mit der Königlichen Krone bezeichnet. Im Innern des Wagens sind vier Sitzplätze, 3 für Reisende, der vierte für den Courier, der stets ein und dieselbe Post begleitet. Diese Malles werden stationsweise Tag und Nacht, wenigstens 2 Lieues (über 1 preuss. M.) in einer Stunde fortgebracht, und spätestens in 5 Minuten nach der Ankunft wieder abgefertiget. Der Courrier ist unterweges der Befehlende, der Guide dagegen der Aufseher des Postillons und Gespanns und der Wächter des Ganzen. Nur einmal täglich wird eine Speise-Station gehalten, darum müssen die Reisenden für die übrige Zeit Lebensmittel mit sich führen. Diese Wagen sind für weit Reisenden die schlimmste Fuhrgelegenheit, weil man unterweges auf weiten Strecken nur 5 Minuten auf das Mittagessen und dringende Bedürfnisse zu befriedigen, verwenden darf, der Pferdewechsel wird so schnell besorgt, daß man kaum Zeit hat, aus- und einzusteigen. Darum reiset auch selten Jemand auf diesen Malles weiter als höchstens 20 Meilen. Der Courier gestattet nirgend, auch nur auf 2 Minuten zu verweilen, der Wagen fährt sonst fort, das bezahlte Personengeld ist eingebüßt.

Diese Briefposten gehören zum ersten Range aller Fuhrwerke; darum müssen sie auf den Postwechseln zuerst abgefertiget werden, und jedes andre Fuhrwerk muß beim Begegnen und Vorfahren bis zur Hälfte der Straße ausweichen. Nur diesen Malles allein ist erlaubt, beim Thauwetter auf den Pavés und

durch die Barrièren zu fahren, da alle Privatfuhren unterweges so lange verweilen müssen, bis die Wege abgetrocknet und fest geworden sind, auch die Schlagbäume offen stehen.

Mit diesen Malle-Postes werden unbeschränkt alle Briefe, Zeitungen y), Schriftpacke und Pakete bis 2 Pfd. schwer, auch kleine Geldsummen befördert. Jeder Mitreisende hat 50 Pfd. Gepäck frei, muß aber, um in der Malle-Poste reisen zu können, einen sehr ausführlichen Paß lösen, den der Courier nach sich nimmt. Kinder über 7 Jahren werden für 1 Person gerechnet.

Diese Briefposten — kurzweg: Courriers und in den Ordonnanzen: Malles genannt — gehen alle Tage Abends 6 Uhr von Paris nach Calais, Besançon, Bordeaux, Lyon, Lille, Metz, Toulouse, Caen, Straßburg (auf 2 Coursen), Nantes (auch auf 2 Postrouten), außerdem 4 mal wöchentlich nach Hüningen (Schweiz, Oesterreich, Ungarn, der Türkei und Levante) und 3 mal wöchentlich nach Brest.

Noch gehen aus Paris täglich zweimal besondre Posten mit den depeches supplémentaires (so heißen die nach den Zwischen- und Seiten-Oertern der Poststraßen lautenden Briefe), nach bestimmten umliegenden Oertern in den Departements der Seine, Oise und Marne, Morgens um 1 und 7 Uhr, und kommen Vormittags um 11 und Nachmittags um 4 Uhr zurück.

---

y) In Paris erscheinen täglich 12 politische Zeitungen in ungefähr 60,000 Exemplaren zusammen, 11 schön wissenschaftliche, und 6, die bloß Avertissements enthalten, also zusammen 28 Tageblätter; außer diesen noch 33 periodische Schriften, theils 2- und 3mal in der Woche, theils einmal des Monats, 7 alle 5 Tage, 20 einmal in der Woche, 5 einmal alle 14 Tage, 15 wissenschaftliche Monatsschriften, 8 religiöse und kirchliche Blätter, 5 für Erziehung, 10 für Handel und Gewerbe, 7 ökonomische, 14 medizinische und 15 juristische. (Man vergl. England, Kap. 12. § 4. Note e).

b) Petites Malle-Postes

sind 2rädrige Briefpostwagen, nur auf den kleinen und Seiten-Coursen im Gebrauch, mit 1 auch 3 Sitzplätzen für Reisende, ohne Aufsicht eines Courriers und Guide. Die Fahrt geschieht nur alle zwei Tage und muß ebenfalls 2 Lieues in einer Stunde Tag und Nacht zurück legen.

Der Weg jener Grandes-Malle-Postes wird die Straße der Ersten Section genannt, die zweite Section bilden die Wege der Petites- oder Seiten-Postes.

Seit dem 1. Januar 1829 geht

c) eine Schnellpost

zwischen Paris und Bordeaux, 76¼ Posten (etwa 61 Meilen) in 60 Stunden, dreimal in der Woche, der Wagen enthält 12 Sitzplätze für Reisende, und seit dem 1. März 1830 eine Eilpost zweiter Klasse von Lyon über Montbrison, Clermont, Tulle und Perigueux nach Bordeaux.

d) Diligences oder Messageries royales.

Verschieden von den Messageries nationales (s. litt. O. folgend). Sie sind die Stellvertreter der nicht vorhandenen fahrenden Posten, und von der Regierung bestätigte Privat-Fuhrwerke. Eingerichtet und bestimmt, nach gesetzlichen Vorschriften, Reisende und Pakete gegen sehr theure Bezahlung zu befördern, insofern also Staats-Fuhrwerke, jedoch in Absicht ihres Zwecks, ihrer Verfassung und ihren Pflichten einerlei mit den nationales, können aber auf die den Letztern gegebenen, mehr ausgedehnten Befugnisse und Freiheiten keinen Anspruch machen, haben auch, außer dem Titel, nichts königliches an sich.

Dies Fuhrwesen entstand durch einen Verein von angesehenen reichen Männern, welche am 24. März 1809 einen bündigen Vertrag mit der Staats-Regierung schlossen und die Verpflichtung übernahmen, die Reise- und Güter-Fuhrwerke ausgebreiteter, bequemer und gemeinnütziger zu machen. Die Anstalt wird von

7 wirklichen und 5 Gehilfs-Administratoren geleitet, sie besoldet, außer den vielen Unter-Beamten, 1 General-Secretär, 1 General-Kassirer, 1 Notar, 1 Wechsel-Agenten, 1 Schatzmeister und 1 Arzt, und hat zum Grundvermögen (fonds) ein Kapital von 2 Mill. und 500,000 Francs, das in Actien zu 10,000 und 5,000 Francs vertheilt ist.

Dieser Verein nennt sich: Exploitation (Anstalt) générale des Messageries und ist durch das Gesetz vom 4. December 1809 förmlich als eine Staats-Einrichtung aufgenommen und anerkannt worden (Code etc. etc. tome 1, livre 1, page 51). Die Unternehmer zahlen den zehnten Theil der Einnahme an die Staatskasse, müssen jährlich die Concession erneuern und für die Handlungen ihrer Expediteurs, Conducteurs und Wagenführer haften. Jeder Zoll- und Polizei-Beamte hat das Recht, unterweges diese Wagen zu durchsuchen.

Diese Diligencen sind Wagenkasten auf 4 Rädern und Druckfedern, bequem, leicht und im Innern mit 4 auch 6 Sitzplätzen. Oben auf dem Verdeck (Imperiale) ist der flache Gepäckkasten (la vache) mit Vorder-Sitzbänken und Lehnen für 3 Personen (places exterieures, auch Banquettes), und Hintersitzen gleicher Art, galeries genannt, zu einem niedrigen Preise, jedoch dürfen diese galeries nur an solchen Wagenkasten seyn, die auf Federn, nicht auf Tragriemen ruhen. Die Wagen sind nach den Coursen 4, 5, auch 6spännig, von außen mit einem Stempel gezeichnet. In der Vache liegt das Reisegepäck.

Jeder Wagen führt, wie die Seeschiffe, einen Namen, z. B. les Jumelles (Zwillinge, wegen der 2 Wagenkasten hintereinander), l'Amiensnoise, l'Orleansnoise, la Lyonnoise, Velocifères etc. etc. Diese Fuhrwerke gehen zwischen den bedeutendsten Städten täglich, manche wohl mehrmal an einem Tage.

Man beladet, wie in England, die Wagen mit allen Packen, soviel nur hinauf gehen. So erhielt neulich die Diligence, welche von Paris nach Boulogne fährt, nicht weniger als 105 Zent-

ner Fracht auf 6 Pferde, die Schwere des Wagens an sich und die der Reisenden nicht mitgerechnet (Galignani Nr. 4884).

Das Befördern dieser Diligencen oder Messageries gehört zwar zum Dienst- und Neben-Einkommen der Postmeister, oder, was dasselbe ist, der Posthalter (Postes aux chevaux); lassen aber die Unternehmer das Fuhrwerk mit eigenem Gespann fortbringen, so müssen auf den Poststraßen jedem Postmeister 25 Centimen Abtrag zur Entschädigung gezahlt werden, und das Pferdewechseln muß in einer Stadt, (zum Unterkommen der Reisenden) geschehen. Die Abfahrt und Ankunft geschehen an bestimmten Tagen und Stunden, die Fahrt unaufgehalten; zu 5 und 6spännigen Fuhren gehören 2 Postillons, oder 1 Postillon und 1 Kutscher. Zur Sicherheit unterweges können die Fuhrherren einen Gensdarmen von der Behörde erhalten.

Das Personengeld ist nicht festgesetzt, es wird willkührlich nach zufälligen Umständen, der Jahrszeit, dem Zustand der Wege u. s. w. gefordert.

Die bekannten Banquiers Lafitte und Caillard unternahmen vor einigen Jahren mit großem Kostenaufwande eine eben solche Anstalt. Dies bewog die Messageries, ihre Forderungen herunter zu stimmen, um nicht ihren Verlust zu vergrößern. Zuletzt begann ein dritter Unternehmer große Landfuhren. Die beiden ersten Anstalten vereinigten sich nun als Freunde, und setzten ihre Preise so herab, daß schon nach 2 Jahren die Nr. 3 keine Kapitalien mehr besaß und aufhören mußte. Sobald dieser Nebenbuhler beseitiget war, setzten jene beiden Vereine wieder die höhern Preise an, zum großen Leidwesen Aller, die während des Kampfs wohlfeiler gereiset waren, wie irgend in einem andern Lande.

Ein Augenzeuge behauptet: Die Pferde vor den Messagerien sind jämmerlich, das Geschirr ziemlich unreinlich, das Fahren geschähe auch bei weitem nicht so rasch, wie in England: Z. B. von Calais bis Paris 32½ franz. Postes (33½ deutsche Meilen)

in 36½ Stunden und von Paris nach Straßburg 60 fr. Postes (62¾ d. Meilen) in 76 Stunden.

e) Petites Messageries et Gamionages.

Die Petite Poste oder das kleine Stadt-Postamt, bloß für die in der Stadt aufgegebenen und bleibenden Briefe bestimmt, führte 1824 zur Errichtung der Petites Messageries, zum Bestellen der kleinen Pakete bis 25 Pfd. schwer innerhalb der Stadt Paris. Die kleinen zweirädrigen Wagen sind bedeckt, im Innern sitzen der Conducteur und Kutscher, und liegt die Ladung.

Die Stadt wird als 7 Hauptbezirke betrachtet, in jedem und zwar in den volkreichsten Gegenden sind 15—20 Bureaux, in allem 170, die Haupt-Direction ist in der Straße Saint-Germain. Jeder Absender erhält einen gedruckten Empfangschein (Bollette), der aus dem gestempelten Register (Juxta) herausgeschnitten und in welchen der Zustand, die Adresse, Zeichen, Nummer und Schwere des Pakets genau eingeschrieben wird, die über 20 Pfd. wiegenden werden aus dem Hause des Absenders für 10 Sous (4½ Sgr.) abgeholt.

Der Conducteur gibt unterweges die Pakete — auf welchen die Adresse vollständig stehen muß — in die Wohnungen der Empfänger ab, nimmt auch beim Vorüberfahren Pakete zur Besorgung in die Comtoirs, gegen Ausstellung eines Scheins, auf und kündigt beim Fahren seine Gegenwart durch einige Töne auf dem Posthorn an.

Das Abgeben, Empfangen und Umherfahren geschehen im Winter Vormittags 8½ Uhr, Mittags 12. und Nachmittags 3½ Uhr, im Sommer auch Abends. Innerhalb 3 Stunden ist alles an Ort und Stelle.

Eine andre Anstalt,

Gamionage

besorgt große Pakete und schwere Kaufmannsgüter-Ballen. Bis 25 Pfd. werden 5 Centimen, bis 100 Pfd. 25 Centimen, bis 200 Pfd. 55 Cent. u. s. w. bezahlt, man kann frankiren. Geht

in beiden Anstalten ein Stück verloren und ist der Werth desselben bei der Aufgabe nicht angezeigt worden, so werden 20 Francs erstattet, bei der Werthangabe jedoch der volle Ersatz geleistet.

Zu den Diligences und Messageries gehören ebenfalls

Conducteurs,

mit den nämlichen Obliegenheiten, welche die Courriers bei den Grandes Malle-Postes ausüben, nur daß sie im Privat-Dienst und Solde eines Fuhrherrn stehen. Sie haben ihren Platz entweder im Cabriolet oder auf dem Wagenverdeck (Imperiale), um die Ladung besser übersehen zu können, und sind verpflichtet, zum Nachtheil der Post, keine Briefe, Kaufmannswaaren und Reisende für ihre Rechnung, auch nicht über 5 Kilogrammen (10 Pf.) Schießpulver) mitzunehmen. Alle abzugebende Gegenstände, die Namen der Reisenden und die Aufträge müssen sie in eine Schreibtafel bemerken und eine besondere Nachweisung, in welche die Nummer, der Stempel des Wagens, dessen Benennung, der Name des Fuhrherrn und die Zahl der Sitzplätze eingeschrieben stehen, bei sich führen. Es gehört auch zu ihrer Pflicht, auf die ihrer Obhut anvertrauten reisenden Kinder eine stete Aufsicht zu haben und den Gerichts- und Polizei-Beamten unterweges über Alles Auskunft zu geben.

J. Relais (Pferdewechsel).

Das Errichten der Relais gehört zum Amte der Postmeister und Posthalter, ohne Einwilligung der Oberbehörde darf keine Station weder angelegt, noch verlegt, oder abgetreten, oder gar von einem Fremden verwaltet werden. Ist eine Station erledigt, so müssen die benachbarten die Besorgung übernehmen.

Die Inhaber öffentlicher Fuhrwerke haben die Freiheit, Relais auf Straßen anzulegen, die nicht von den Posten befahren werden, sie sind mithin auch von dem Abtrage der 25 Centimen frei, welche den Postmeistern sonst gegeben werden müssen.

Eine nämliche Relais- und Abtragsfreiheit erhalten auch die Besitzer solcher Wagen, welche auf den Axen liegen und nicht in Federn hängen (voitures non suspendues). Dagegen können die Eigenthümer aller Wagen mit auf Federn ruhenden Wagenkasten, ohne Abgabe an die Postämter, jedoch nur Behufs der Rückfahrt, Pferdewechsel legen, wenn die Reise mit demselben Gespann und zwar in einem Tage hin und zurück geschieht.

Besorgen Fuhrwerks-Besitzer Königliche Dienstfuhren, so können sie auch auf den Poststraßen Privat-Stationen halten, sie müssen aber dem Posthalter jedes Orts die 25 Centimen Abtrag entrichten.

Der Minister Pasquier gab der Deputirten Kammer im April 1829 die Gesammtzahl der Relais (Pferdewechsel, Stationen) zum Postdienst und für Reisende auf 1463 an.

K. Reisen mit der Post, mit Lohnfuhren und zur See.

a) mit Extrapost.

Die Posten in Frankreich waren von jeher nur reitend und zu Fuß, also nur zum Fortbringen der Briefe und mäßigen Schriftpakete bestimmt, die Reisenden mußten Lohnfuhren nehmen. Gleichwohl wählten Viele, besonders Vornehme und Reiche, Postpferde (in Deutschland: Extraposten genannt), verlangten aber mit Ungestüm und öfters auch unter Mißhandlungen der Posthalter und Postillone, daß ihre mit 4 Postpferden bespannten und mit vielen Koffern, Kasten, Packen und Menschen belastete Wagen eben so schnell fortgebracht werden sollten, wie die Kariolen der reitenden Post. Dies Unwesen schaffte Ludwig XIV. durch die Ordonnance und das Verbot v. 28. Februar 1708 ab, Postpferde zum Reisen herzugeben. In der Folge wurden Ausnahmen gestattet, bis nach und nach das Extrapostfahren wieder gebräuchlich, auch den Posthaltern dadurch ein bedeutender Nebenverdienst zu Theil wurde. Dies der Hauptgrund der schweigenden Zulassung.

Jetzt muß jeder Reisende einen Gouvernementspaß lösen; dem eingegangenen Laufzettel (Ordre d'arrivée), oder dem mündlichen Bestellen des voranreitenden Couriers gemäß, müssen die Pferde bei der Ankunft der Reisenden bereit stehen. Schicken sie das bestellte Gespann unbenutzt fort, so sind sie schuldig, die vollen Stations- und Guidegebühren, für jedes einstündige Warten aber nur die Hälfte zu zahlen, kann der Postillon mit dem Gespann nicht vor dem Thorschluß in seinen Wohnort eintreffen, so muß der Reisende 75 Centimen für den Postillon und jedes Pferd vergüten.

Ein Guide begleitet als Aufseher des Postillons jede Extrapost, gesetzlich erhält derselbe 75 Centimen Trinkgeld, der Postillon hat keinen Anspruch auf Belohnung, wenn die Reisenden nicht freiwillig etwas geben wollen.

Jedem Reisenden steht frei, seine Klage in das amtliche Beschwerdenbuch zu schreiben, jedoch dürfen sie nicht dem Postmeister abdringen, ihnen Extrapostpferde auf Seitenwege zu geben, oder verlangen, das mit sich führende Geschirr den Postpferden aufzulegen.

Jeder Reisende, welcher zu seiner Reise nur 2 Extrapostpferde nöthig hatte, mußte ein drittes als Hülfspferd nehmen und bezahlen. Dieser Mißbrauch ist seit dem 1. Januar 1830 bei 129 Stationen abgeschafft und nur 117 Stationen erlaubt worden, bei schlimmen Wegen und großer Entfernung bis zum folgenden Relais, auch nur in den 6 Wintermonaten — vom 1. November bis zum letzten April — jeder Extrapost mit 2 und mehr Personen ein Hilfspferd (cheval de renfort) beispannen und bezahlen zu lassen, auf Begehren der Reisenden muß die schriftliche Bewilligung der General-Post-Administration vorgezeigt werden. Fährt ein zweirädriges Kabriolet schon mit 3 Pferden, so ist ein Beipferd unnöthig.

Der Zahlungssatz richtet sich nach der Beschaffenheit der Wagen und nach der Pferdezahl:

a) Eine Chaise oder ein Kabriolet,
mit 1 und 2 Personen und 2 Pferden — oder mit 3 Personen und 3 Pferden kostet 1½ Franc pro Pferd,
mit 4 Personen und 3 Pferden, für jedes Pferd 2 Fr.

b) Für eine kleine Kalesche mit einem Sitz und Deichsel,
mit 2 Personen, zu 2 Pferden, 1½ Fr. pro Pferd, mit 3 Personen 1 Fr. drüber pro Pferd und Station, sind mehr Personen darin, so wird die Kalesche als Berline betrachtet und danach bezahlt.

c) Eine zugemachte Coupée und eine Kalesche mit Gabel,
zu 3 Personen und 3 Pferden, 1½ Fr. pro Pferd — sind 4 und mehr Reisende, 1 Fr. mehr auf die Station.

d) Eine Limonière, Kutsche und ein Deichselwagen,
mit 1 bis 3 Personen und 3 Pferden, für jedes Pferd 1½ Fr.,
mit 4 Personen und 3 Pferden, für jedes Pferd 2 Fr.

e) Eine Berline (zugemachter, bedeckter Wagen mit Vorder- und Rücksitz) und eine ganz bedeckte Kalesche (s. b) mit einem Deichsel,
mit 1 bis 4 Personen müssen 4 Pferde, jedes zu 1½ Fr. und
mit 5 - 6 - - 6 Pferde nehmen, für jedes 1 Fr. mehr auf die Station.

Das Reisegepäck wird gewogen, 50 Pfd. sind frei, für die Ueberfracht muß jeder Station ½ Fr., und wo der Monarch sich aufhält, 1 Meile mehr (Mille oder Poste royale) gezahlt werden. Nach der Ordonnanz v. 1. März 1829 ist Ein Kind unter 10 Jahren zahlungsfrei, 2 dergleichen und jedes über 10 Jahr werden für Eine Person gerechnet, sind mehr als 2 Kinder von 10 Jahren und darunter im Wagen, so werden für jedes 30 Centimen bezahlt; in keinem Fall aber werden ganz Unerwachsene — unter 3 Jahren — gerechnet.

b) Reisen mit den Malle-Postes und Messagéries royales (s. S. 102 u. 104).

L. Stafetten

werden in der Regel nur von der Regierung höchst selten und nur in dringenden Fällen abgesandt, weil die täglich Abends 6 Uhr fast nach allen Richtungen abgehenden Briefposten die Stelle jener vertreten.

Will aber Jemand einen Brief eiligst befördert haben, so darf keine Stafetten-Depeche ohne Erlaubniß des Postdirectors und ohne sorgfältige Besichtigung des äußern Zustandes angenommen und abgeschickt werden. Keiner als der Postmeister jeder Station muß sie, allen andern Posten vorgehend, bei Tag und in der Nacht weiter befördern lassen und zwar mit einem Stundenzettel (la part), in welchen auf jedem Relais die Ankunfts- und Abgangszeit, der Zustand der Depeche und Stafettentasche, auch der Name des abreitenden Postillons genau eingeschrieben werden müssen. Wird unterweges das Schreiben verletzt befunden, so erfolgt die gerichtliche Untersuchung. Es wird gestraft, wenn ein Postmeister mit der Depesche zugleich Briefe absendet, oder jene durch die durchgehende Reitpost, oder einen abgehenden Courier besorgen läßt.

Auf jedem Relais müssen stets ein Postillon und ein Pferd zum Stafettendienst bereit gehalten werden. Kein Postillon darf von der Poststraße abweichen, er muß jede Post (zu 2 Lieues, 1', nach Pasquier 1 deutsche Meile) in 40 Minuten, durchgehends reitend zurück legen, für die verschuldete kleinste Versäumniß mit einem einmonatlichen Stalldienst (mise à pied), und wenn er den Stundenzettel (la part), wohl gar die Stafettentasche verliert, noch mit 10 Francs ($2\frac{1}{2}$ Thaler) bestraft werden.

M. Dampfschiffe.

Die Erfindung des Engländers James Taylor (1788) Schiffe durch Dampfmaschinen in Bewegung zu setzen, wurde in dem letzten Jahrzehend in Frankreich nachgeahmt.

Jetzt

Jetzt sind schon viele Dampfschiffe im Gange, die aus den größten Häfen dieses Reichs nach den benachbarten Staaten fahren. Voritzt gehen solche

von Bordeaux nach Dublin in 70 Stunden — und auf der Garonne nach Langon.
- = Boulogne und Calais nach Dover in 8 Stunden — nach London in 12 — nach Ramsgate in 8 St.
- = Dieppe nach Brigthonstone und Newhafen in 8—10 St.
- = Dünkirchen nach London in 8—12 St.
- = Havre nach London in 18—20 St. — nach Portsmouth in 20—30 St.
- = Lyon nach Chalons sur Saone in 15 St.
- = Marseille nach Genua in 30—40 St. — nach Neapel in 4—5 Tagen.
- = Paris nach London in 2—4 Tagen — Rouen vorüber nach Nantes in 3—4 Tagen.
- = Rouen nach Havre.

N. Paketboote.

Zum Ueberbringen der Reisenden, Briefe und Güter und darum als Verbindungs=Mittel entfernter Seestädte und Länder, gehen aus Frankreichs Häfen ebenfalls an bestimmten Tagen und Tageszeiten ab, insofern Winde und Wetter das Auslaufen nicht behindern. Diese Postschiffe gehen

von Bordeaux nach Dublin in 70 Stunden — nach Havannah (auf Cuba) in 40—45 Tagen — nach Veracruz und Mexico am 1. eines jeden Monats in 40—50 Tagen.
- = Boulogne nach Dover in 8—10 St.
- = Calais = Dover in 3—6 St., nach Harwich in 8—10 St.
- = Cherbourg nach Portsmouth in 20—30 St. — nach Weymouth in 12 St.
- = Dieppe nach Brigthonstone in 22—30 St.

von Havre nach Neu-Orleans und Neu-York in 16—30 Tagen — nach Portsmouth in 20—30 St. und nach Cadix.

- Toulon nach Bastia (auf Corsika) in 3—4 Tagen.

und Wasser-Diligencen,
Coches d'eau (nur auf den Flüssen)

von Paris auf der Seine nach den nahen Städten Melun, Nogent, Sens ꝛc. ꝛc.

- Lyon auf der Rhone ꝛc. ꝛc. nach Macon, Chalons sur Saone, Vienne, Valence und Avignon.

O. Diligences und Messageries *nationales*, Voitures de Roulage (Miethswagen).

Frankreichs Könige der ersten Regentenstämme, die Merovinger, Karolinger und zum Theil des Valesischen, bis zur Regierung Karls VII. fuhren in Wagen von Ochsen gezogen, die elenden Wege gestatteten kein anderes Fortkommen. Die Königinnen und Hofdamen und sonst Frauen von hohem Range ritten entweder, oder wurden in Sänften von Maulthieren getragen. Isabella, Gemahlin Karls VI. von Frankreich soll am 17. October 1405 in einem bedeckten Wagen von Melün nach Paris gefahren seyn und darin ihren Einzug gehalten haben. In dem strengen Winter des Jahrs 1457 ritten die Standespersonen, Damen und Herren nicht mehr, sondern ließen sich in einem runden Wagen, einer Art Tonne, fahren; 1475 schickte der König Ladislaus von Böhmen seiner Mutter, der Königin Maria d'Anjou in Frankreich, einen reich verzierten schaukelnden Wagen.

Unter Franz I. Regierung (1515—1547) ritten wieder alle Damen auf Zeltern (weißen Pferden) und unter Karls IX. Herrschaft (1560—1574) kamen die schwerfälligen Reisekutschen in Gebrauch. Am Hofe Heinrich IV. war nur eine einzige Karosse vorhanden, nämlich die des Königs. Heinrich schrieb in

einer Verlegenheit an seinen Staatsminister Sully: „Je ne „pourrai vous aller trouver d'aujourd'hui, ma femme m'ayant „pris mon coche."

Nach und nach schafften sich die Reichen und Vornehmen eigenes Fuhrwerk an, der höchst schwerfällige, überfette Höfling, Jean de Laval, Sieur de Bois-Daaphin (im Convers. Lexikon B. V. S. 558 steht: Raymond de Laral) war der erste, welcher, um fortzukommen, einen Wagen nehmen mußte, weil ihn kein Pferd und Esel mehr tragen konnten.

In Wien wurden im J. 1515, und in London 1580, Wagen eingeführt.

In den ersten Zeiten waren die Seitenwände der Wagen offen, auch wohl mit ledernen Vorhängen bedeckt, Bassompièrre, Marschall von Frankreich und am Hofe Ludwig XIII. ließ zuerst Glasscheiben einsetzen, wie schon in Italien im Gebrauch war; man wunderte sich, nicht früher den Gedanken gehabt zu haben. Etwa gegen das J. 1650 errichtete der Bürger Sauvage in Paris eine Anstalt mit öffentlichem Fuhrwerke, die Edelleute de Villermé und de Givry erhielten ein Privilegium, in der Hauptstadt Personenwagen — große und kleine Kariolen — 5 Sous für die Person, zu vermiethen.

Im J. 1662 fuhren die Carabas oder Chars-à-banc, — lange bedeckte Korbwagen mit Bänken zu 20 Sitzplätzen und 8spännig — zwischen Paris und Versailles 4½ Lieues in 6 Stunden, vier Jahr nachher wurden die Miethswagen oder öffentlichen Fuhrwerke noch vermehrt und in den letzten Regierungsjahren Ludwig XV. (1715—1774) zählte man in Paris schon 15,000 Wagen allerlei Art. Denn 1766 waren 14 Messagerieen im Gebrauch und täglich gingen 27 Kutschen mit etwa 270 Reisenden nach den Departements ab. Gegenwärtig sind 64 Messagerieen nach entfernten Orten täglich vorhanden. Vor 80 Jahren blieb man von Paris bis Lyon über Nevers 59½ Postes (deutsche Meilen) oder 119 Lieues, 12 Tage, über Troyes 62¾ Postes (Meilen) oder 125½ Lieues) 10 Tage, jetzt nur 3 Tage, — sonst von Paris

nach Rouen über Pontoise 15¾ Postes (Meilen) oder 31½ Lieues, über Meulun 17¼ Postes (Meilen) oder 34½ Lieues) 3 Tage, jetzt nur 12—13 Stunden unterweges (Messager des Chambres, 1828).

Die Diligences und Messageries nationales sind nach den Coursen, die sie stets befahren, 4, 5 auch 6spännig, von außen mit einem Stempel gezeichnet, numerirt und mit dem Namen des Fuhrherrn bemerkt. Im Innern sind die Sitzplätze ebenfalls numerirt und die Preise der Plätze angegeben, auch müssen die Gesetzstellen, welche von diesen Miethswagen sprechen, zur Nachricht der Reisenden gedruckt angeheftet seyn. Solche numerirte Sitzplätze dürfen nur in Wagenkasten seyn, welche auf Springfedern, nicht auf Tragriemen, oder auf den Axen ruhen.

Jeder öffentliche Wagen, dessen Kasten von ledernen Riemen, und Federn von Stahl oder Holz schwebend getragen wird, oder dessen Sitzbänke entweder in Riemen hängen, oder auf Druckfedern ruhen, heißen: Voitures suspendues, dagegen alle Wagen, welche auf den Axen, oder dem Untergestelle liegen, voitures non suspendues.

Die höchst merkwürdige neueste Königl. Verordnung vom 16. Julius 1828 (Moniteur, No. 204 Mardi le 22. Juillet 1828) über die Einrichtung des öffentlichen Fuhrwerks (Personen- und Paketwagen zum Reisen und Versenden, Diligences et Fourgons) spricht sehr bestimmt und enthält im Wesentlichen:

Titre I. Sämmtliche Fuhrherren in allen Departements müssen dem Präfecten ihres Orts die Zahl der Kutschen und der Sitzplätze in jeder, den Ort oder Endpunkt, bis wohin der Wagen jedesmal fährt, Tag und Stunde der Abfahrt und Zurückkunft und jede Veränderung, die sie in allen diesen Punkten vornehmen, anzeigen. Sachkundige untersuchen jeden Wagen, bevor die Erlaubniß zu dessen Gebrauch ertheilt und der tüchtig befundene gestempelt werden kann. Die Reisenden und Frachtstücke

werden in das vom Maire gestempelte und paginirte Dienstbuch jedesmal verzeichnet, und eine Abschrift davon (in Deutschland: Personen- und Frachtzettel genannt) mit genauer Angabe der Ankunftszeit jedes Orts, dem Conducteur eingehändigt, der darin die unterwegs aufgenommenen Reisenden und Pakete nachträgt, auch seine und des Kutschers Verrichtungen auf der ganzen Reise einschreibt. Jeder Reisende empfängt, so weit es ihn angeht, einen gedruckten Auszug dieser Ordonnanz mit der Nummer seines Platzes bemerkt.

Titre II. Vom Bau der Wagen.

Jede öffentliche Kutsche muß 1 Metre 62 Centimetres (5′ 1″ 9‴) Spurbreite (la voie des roues) der Hinterräder, die der Vorderräder nicht unter 5′ 8‴ haben. Die Entfernung zwischen den beiden Axen (essieux) darf nicht unter 2 Metres (6′ 4″ 4‴), wenn der Wagen 2 oder 3 Kasten hat, und nicht unter 1 M. 60 Cent. (5′ 11″) bei einem Kasten seyn. Eine Berline muß 2 Seitenthüren (Portières latérales), eben solche der Vorderkasten (das Cabriolet auch Caisse, dite le Coupé), der Hinterkasten (Galerie auch Rotonde) nur eine Thüre, jede aber auch einen Wagentritt (marche-pièd) haben. Auf dem Verdeck oder Kutschhimmel (Impériale) ist die Sitzbank für den Conducteur und 2 Reisende, mit einem ledernen Plan (capotte flexible, auch bache, banne) bedeckt, hinter dieser Bank der flache Gepäckkasten (la vache) mit 2 Abtheilungen.

Keine vierrädrige Landkutsche, vom Boden bis zum höchsten Punkt des Deckels auf der Vache oder des Hinterkästens darf höher als 3 Metres (9′ 6″ 6‴), keine 2rädrige Kutsche dagegen über 2 Metres 60 Cent. (8′ 3″ 2‴) seyn. Eben so ist die Schwere eines jeden Fuhrwerks bestimmt, ein Wagen mit Radschienen (Reifen, bandes) in der Breite

von 8 Centim. auf 2500 Kilogr. (47 Ctr. 70 Pf.) —
von 11 = = 3520 = (65 = 55 =) —
von 14 = = 4000 = (74 = 47½ =) —
auch wird ein Mehrgewicht von 100 Kilogrammen (1 Ctr. 94 Pf. 22 Loth) bewilligt. Die Beamten der Wagebrücken an den Heerstraßen sind verpflichtet, jede Lohnkutsche wenigstens einmal vierteljährlich nachzuwiegen und den Uebertreter des Gebots zur Bestrafung anzuzeigen.

Die Wagen müssen bei Reisen in der Nacht mit 1 auch 2 erleuchteten Laternen, auch jedesmal mit einem Hemmschuh (sabot), einer Hemm=Maschine und Druckschraube (vis de pression) vor dem Sitz des Conducteurs, jede Axe an den Enden mit einer Schraubenmutter (écrou) und einem Vorsteckbolzen (chavelte) versehen seyn.

Titre III. Von der Begleitung und dem Fahren. Jedes vier= und mehrspännige Fuhrwerk muß entweder von 2 Postillons reitend, oder 1 Postillon und 1 Kutscher geführt werden. Liegen die Pakete theils im Hinterkasten, theils im untern Raum des Wagens, und der Schirrmeister hat keinen Sitz im Wagen, so muß derselbe auf dem Verdeck Platz nehmen. Die Postillons dürfen unterweges nicht absteigen, und nur im kleinen Trabe, in Dörfern, Städten und engen Straßen aber nur im Schritt fahren.

Titre IV. Von der polizeilichen Aufsicht beim Umspannen und auf die Postillone.

Titre V. Nebenverfügungen in Hinsicht der Befolgung dieser Vorschriften.

Titre VI. Allgemeine Bestimmungen wegen des Ausweichens beim Begegnen und Vorfahren, von welchen die Brief= post= (Malle-Postes) und Gränz=Postwagen ausgenommen sind.

Vollzogen in St. Cloud den 16. Jul. 1828, vom Könige und dem Minister Staats=Secretär de Martignac.

Diese Reise- und Paketwagen werden viermal im Jahre von Sachverständigen genau untersucht, die untüchtig befundenen ausgemerzt.

Jeder Reisende muß einen Polizeipaß lösen, mit dem vollständigen Namen und der Sitznummer in das Personenbuch eingeschrieben werden und die Hälfte des Personengeldes vorausbezahlen, wenn es der Fuhrherr verlangt. Das freigehende Reisegepäck darf nur 50 Pfd. schwer seyn, das Mehrgewicht gilt als Frachtstück.

Der Fuhrherr haftet für jedes eingeschriebene Paket, insofern solches durch die Schuld seiner Leute beschädigt worden, wohl gar verloren gegangen ist. Jedes Paket wird in Gegenwart des Aufgebers gewogen, numerirt und in das von dem Maire gestempelte Register (Manual) eingeschrieben. Binnen 24 Stunden nach der Ankunft der Diligence 2c. 2c. müssen die Pakete den Empfängern entweder überliefert oder abgeholt worden seyn. War ein Frachtstück schlecht verpackt, verdarb unterweges, wurde nicht binnen 8 Tagen nach der Ankunft und Anzeige an den Empfänger, abgefordert, oder konnte wegen unrichtiger Adresse nicht bestellt werden, so muß der Absender das Porto entrichten, doppelt aber, wenn er bei der Aufgabe den Werth falsch angegeben, oder Gold, Silber und Kostbarkeiten verschwiegen hatte.

Die Diligences, Messageries nationales und Voitures de roulage sind zwar befugt, nach gesetzlichen Vorschriften Reisende und Pakete zu befördern, aber diese Fuhrwerke so wenig, wie die Reisenden dürfen Briefe, Journale, periodische Blätter, Schriftpacke und Pakete bis 2 Pfund (so viel sind postmäßig) zur Bestellung, auch ohne Erlaubniß kein Schießpulver über 5 Kilogrammen (10 Pfund) schwer, mitnehmen.

Kein Personen- und Paketwagen darf aus einem Ort abfahren, wenn wegen des Thauwetters, oder eines starken Regens die Barrièren geschlossen sind, damit das erweichte Pflaster nicht aufgewühlt und der Weg nicht morastig werde. Sind jedoch die Wagen schon außerhalb der Schlagbäume und wenig oder gar

nicht befrachtet, so können sie zwar bis zum nächsten Ort fahren, um dort zu verweilen, sie müssen aber jede Beschädigung vergüten, die das Fuhrwerk dem Pflaster zufügte.

Die Postanstalten in Frankreich sind — wie schon erwähnt worden ist — nur für das Briefbefördern, nicht für Reisende und Paketsendungen bestimmt. Da jedoch die Postmeister (zugleich Posthalter) nur kärglich besoldet sind und die Fuhrleute das Extrapostwesen sehr beeinträchtigen: so ist seit langer Zeit den Postmeistern, statt einer Gehaltszulage, die Befugniß ertheilt worden, sich von jedem mit Personen durchfahrenden Fuhrmann 25 Centimen (etwa 2 sgr.) Abtrag für jedes Pferd bezahlen zu lassen. Einige Messagerie-Eigenthümer in Paris sind, mittelst eines getroffenen Abkommens, davon befreit.

Gegenwärtig stehen fast 3000 Fiacres *) und über 2000 Stadt-Diligencen (Personenwagen) allerlei Gattung auf den großen Plätzen in Paris bereit; das Gewerbe der Eigenthümer ist jedoch durch die Gesetze vom 29. August 1790 — v. 28. August 1808 — 4. Febr. und 27. Sept. 1820 und v. 16. Julius 1828 begränzt worden, insofern sie sich den Messageries nationales anschließen wöllen. Sämmtliche Wagen stehen unter strenger Aufsicht der Polizei, und halbjährlich wird von Sachverständigen jeder Wagen genau untersucht, und der fehlerhaft Befundene, oder Abgenutzte ausgeschieden.

---

*) Fiacre war der Name eines um die Mitte des vorigen Jahrhunderts (angeblich in Heiligkeit) gestorbenen Mönchs im Convent der Petits Pères in Paris, und des im siebenten Jahrhundert auch heilig gestorbenen Schottenkönigs Fiacre, wie im Convers. Lexikon B. III. S. 671 steht. Jener ächte Selige in Paris ist es allein, der so hoch verehrt wurde, daß Jeder sein Bildniß haben wollte, und jeder Kutschen-Eigenthümer das Abbild sogar auf die Wagenthüren malen ließ. Die damit gezierten öffentlichen Karossen wurden daher Fiacres genannt.

Man hat sein Gedächtniß anzustrengen, um die Arten und die mitunter abentheuerlichen Namen der seit einigen Jahren angewachsenen Schaar von 2, (sogar 3) und 4 rädrigen Fuhrwerken anzugeben. Es sind Fiacres, Cabriolets, Carosses, Caleches, Berlines a), Limonières, Fourgons (Packwagen), Droits-reunis, Octrois, Marchandises, Voitures de Supplément, und par terre, Omnibus b), Tricycles c), — Dames blanches d) (zu 16 Sitzen je-

---

a) Der Kurfürst Friedrich Wilhelm d. Große hatte im Julius 1660 den Obristen, General-Quartier- und Baumeister Philipp von Chiesa (einen Piemonteser) aus Schweden zu sich berufen, um den Schloßbau in Berlin zu leiten. Chiesa wurde in Geschäften nach Paris geschickt, und ließ sich zu dieser Reise in Berlin einen besondern zweisitzigen, in Riemen hängenden Wagen erbauen, der in Frankreich vielen Beifall fand. Die nach ihm geformten Wagen wurden bald allgemein und erhielten dort den Namen: Berlines (Nicolai Beschreib. von Berlin, Th. I. S. 93). In Berlin selbst wurden zu der Zeit die Equipagen der Vornehmen: Karreeten genannt.

b) am 15. December 1828 waren 89 derselben mit 821 Pferden im Dienste. Der Einnahme-Antheil (Dividende) betrug 9 Proc. Gewinn. Im April d. J. 1832 standen 120 im Gebrauch. Eine Linie von $1\frac{1}{2}$ Viertelstunden wird für eine Fahrt gerechnet und mit 5 Sous (2 Sgr.) für eine Person bezahlt.

c) Diese dreirädrige Wagen sind den schönsten Herrschaftswagen gleich. Eine am Wagen befindliche Längen-Uhr zeigt, wie eine Meilen-Uhr, die zurückgelegte Wegestrecke an, die Reifen der 3 Räder und die Federn sind von Kupfer. Die im Wagen Fahrenden werden Salons-Gesellschaft genannt.

d) Die Dames-blanches — benannt nach Bojeldieu's Oper: die weiße Frau — haben drei hinter einander stehende Wagenkasten, diese, das Gestell und die Räder sind blendend weiß lakirt, die Kutscher in weißer mit Silbertressen besetzten Livree und weißen ledernen Hüten; die Schimmel haben weißes Geschirr und weiße Federbüsche auf dem Kopfe. — Hinten am Wagen wird die Eingangsthüre in die Höhe geschoben, auf einer Treppe von 3 Stufen steigt man ein. Im Innern des Wagens sind Spiegel befestigt, um vor dem Aussteigen noch manches Verschobene ordnen und sich verschönern zu können.

der für 5 Sous), Favorites, Tilbury, Béarnaises, Berlines du Delta, Ecossaises, Service des Environs, Diligentes, Obligeantes, Carolines, Batignoliennes, Coucons etc. etc. Einige derselben fahren nur innerhalb der Stadt, 5 Sous (2 Sgr.) für die Fahrt, Andre mit Personen, Paketen und Waaren täglich aus Paris nach nahen und mit den Complaisantées, Courageuses und Parisiennes nach entfernten Orten, wenige nur zu bestimmten Stunden des Tages, auch in Nothfällen gegen honnette Bezahlung des Nachts. Es ist sogar ein Omnibus (Für Alle) mit 2 Stockwerken und 100 Sitzplätzen, erbauet worden.

Im Sommer werden die um Paris liegenden Städtchen und Dörfer so häufig bewohnt und besucht, daß sämmtliche Wagen und was sonst Räder hat, mit 4, 5 auch 6 eingeschichteten Familien — on s'accommode, les Grands Pères et Mères, les Adelaides, Rosettes, Louis, Charles, Antoines et Babettes se rangent unter Lachen und Schnattern, oft 5 auf einer Bank, worauf kaum 3 Platz haben, mit vieler lebendigen kleinen Jugend und einer Unzahl Eßkörbchen — gar schwer befrachtet und unterweges sind, besonders aber am Sonnabend, Sonntag und Montag, an welchen Tagen denn, wie billig, nach Fuhrmanns Sitte, die Preise erhöhet sind.

Kapitel 12.

England.

Bernède des Postes, page 120. — Le Quien de Neufville Origine des Postes liv. I, page 71. — Chamberlaine Etat d'Angleterre, tome II. — Gray's Book of Roads — Cary's new Itinerary — The Cyclopaedia or universal Dictionary by Abraham Ree's. Vol. XXVIII. (Post) — G. Brolling Reise durch England 1828 — Convers. Lexicon (Großbritannien — London) und dessen Neue Folge, Abth. I. des 2ten Bandes — Die Zeitungen, Journale und neuesten Schriften über England, z. B. New-Mounthly-Magazine — Morning-Journal — Galignani Magazine, London and Paris Review und Messenger — Times — Politechn. Journal — Liter. Blätter der Börsenhalle — Posthandbuch von Raffelsperger in Wien, 1829 und 1830 — Archiv der Postwissenschaft — Geogr. Ephemiriden — Nachrichten aus Englischen Blättern — die Moden-Zeitung — Morgenblatt — Amtliche Berichte glaubwürdiger Postbeamten auf ihren Reisen durch England ꝛc. ꝛc.

---

§. 1.

Vom Postwesen alter Zeit.

Ueber den Ursprung, das Fortschreiten und Vervollkommnen des Postwesens in Groß-Britannien ist außer dem nur im Allgemeinen sprechenden Aufsatz: Post im Universal Dictionary by

Abraham Ree's, Vol. XXVIII. keine genügende Schrift erschienen, man muß sich daher auf das beschränken, was darüber in verschiedenen Werken und Handschriften glaubwürdiger Männer, gelegentlich in statistischen Blättern, auch von glaubhaften bewährten Postbeamten — welche in postwissenschaftlicher Hinsicht England bereiseten — gesagt worden ist. Die Englischen Postbücher und Postgesetze sprechen wenig oder gar nicht vom Geschichtlichen, in der Regel nur im Ton einer Uebersicht und dies noch sehr oberflächlich.

Der Briefsendungs-Anstalten — die Engländer nennen sie jetzt: Postwesen jener Zeit — wird zuerst in den Verordnungen Königs Eduard III. (1327 — 1377) zwar nicht dem Namen, aber dem Wesen unsrer heutigen Posten sehr nahe stehend, gedacht. Jene Einrichtungen erschienen etwa 80 bis 85 Jahre nach den Anordnungen der Deutschen oder Marianer-Ordensritter in dem damals fast unbekannten Heidenlande Westpreussen. Diese Ritter ließen die Briefe durch Postillone (Bryffjongen) stationsweise befördern, und das Abfertigen dieser Leute, ganz in heutiger Form, durch Postmeister (Wythinge) besorgen (s. B. I. S. 153.) Es ist merkwürdig, daß zwei so entfernte und durch Meere getrennte Staaten innerhalb hundert Jahren eine und die nämliche Anstalt erfanden und errichteten.

Eduard IV. (1461—1483) legte Stationshäuser (Post- oder Menschen- und Pferdewechsel) von 20 zu 20 engl. (von 4 zu 4 deutschen) Meilen an. Die hohen Schulen in Oxford und Cambridge, die großen Städte und reichen Privaten schickten, wegen Mangels ausreichender Posten und Anstalten, Expresse jezuweilen nach sehr weit entlegenen Städten. Diese Boten sammelten und bestellten auf ihrem Wege bis zum Endpunkt ihrer Reise, Briefe und Handpäckchen, und brachten auch dergleichen mit.

In den Regierungszeiten der Königin Elisabeth (1558—1603) kamen die reitenden Boten — eine Art Posten — mehr in Gebrauch, späterhin wurde die Anstalt nach und nach mehr geordnet, zu einem förmlichen Postwesen gebildet, und ein Regale.

Camden, nach ihm Thomas Randolph — dieser seit 1581 — bekleideten die Stelle eines Ober-Postmeisters in England, und Elisabeths Thronfolger, Jacob I. (1603—1625) gründete durch Matthew de Quester eine Briefpost für die Correspondenz ins Ausland. Karl I., der dem Postwesen seine besondre Aufmerksamkeit widmete, verordnete im J. 1632, daß die Briefe über See und nach dem Festlande nur durch jene Briefpost versandt werden sollten, und errichtete nach drei Jahren (1635) eigene Postcomtoire in England und Schottland. Alle Privatposten wurden aufgehoben und mit ihren Einkünften für Königliche Anstalten (Regale) erklärt, von einer Entschädigung der so gewaltsam Verlierenden war gar nicht die Rede, sogar ward der Vorstand, Postdirector Thomas Whitering, wegen (nicht völlig erwiesener) Irrungen und Plackereien, im Jahr 1640 abgesetzt und dessen Amt dem Philipp Burlamachy übertragen, dieser aber dem Staats-Secretair untergeordnet. Ueberhaupt kann König Karl I. als der Gründer einer ordentlichen Postverfassung im heutigen Sinn, betrachtet werden, seine genommenen strengen Maßregeln, seine Aufsicht auf die Leitung der ganzen Anstalt begründen jenes Urtheil. Er hatte aber in der Folge die Verpachtung für vortheilhafter, als die eigene Verwaltung erachtet, weil diese nur die zufällige Einnahme, jene hingegen eine gewisse darbietet, und durch die vom Pächter geleistete Bürgschaft, selbst bei Unfällen, sicher bleibt, mag auch der Unternehmer als Speculant einbüßen oder zu Grunde gehen.

Jedoch kurz vor der Thronbesteigung Karls II. (1660—1685) ward das Landes-Postwesen vom Präsidenten, General-Procurator Edmund Prideaux und von dem ihm beigegebe-

nen Committé umgestaltet und so verbessert, daß die Pachtsumme von vormals 7000 Pfd. St. (49,000 Thaler) nun auf 10,000 Pfd. (70,000 Thaler) gesteigert wurde, und der Pächter dennoch einen bedeutenden Ueberschuß gewann. Dieser nämliche Karl erhielt durch eine Parlaments-Acte das gesammte Postwesen zur Domäne, trat solche aber — mit Bewilligung des Parlaments — seinem Bruder und Thronfolger, dem Herzog Jacob von York (nachmals König Jacob II.) ab.

---

§. 2.

Postwesen neuer Zeit. Reform durch Palmer.

Die Königin Anna (1702—1714) ließ durch die neunte Acte in ihrer Regierung das ganze Postwesen umformen, wie es größtentheils noch jetzt bestehe.

Jedes der drei Königreiche — England, Schottland und Irland — hat seine eigene General-Postdirection, die in der Hauptstadt des Landes ihren Sitz hat, in jeder Grafschaft (Shire) ist im Hauptorte eine Postdirection.

Schon zu Jacobs II. Zeiten (1686) waren dem Postchef 24 Beamten untergeordnet, welche theils die Aufsicht führten, theils die Expeditionsgeschäfte verrichteten. In jener Zeit bestanden in ganz England 122 Post-Offices (Postämter), am Schluß des Jahrhunderts unterhielt die Anstalt 170 Briefposten, 3,000 Postverwaltungen, 45,000 Postpferde und 6 Postschiffe (Packetboote) von England nach Irland, Frankreich und Holland, wöchentlich zweimal hin und zurück. Jetzt werden 841 Postverwaltungen in England, 235 in Schottland und 404 in Irland, zusammen 1480 gerechnet.

In Alt-Englands Hauptstadt London ist die Ober-Postbehörde das General-Post-Office (General-Postamt), dessen

Vorstand seit dem Anfange des vorige Jahrhunderts, der General-Postdirector unter dem Namen: Deputirter ist. Am 4. April 1783 wurden zwei General-Postmeister — die Lords Eduard Bentink und Fowley — ernannt und in das Ministerium eingeführt. Diese beiden Männer haben ihren Ruhm dadurch fest gegründet, daß sie vereint beim Parlament ihren Vorschlag durchführten, daß durch die Acte vom 27. Julius 1784 das Porto der Pennypost von 1 auf 2 Penny (1 Groschen 9 Pfennige) erhöht wurde. Sonst etwas Merkwürdiges ist von diesen Finanziers nicht weiter bekannt geworden.

Das Staats-Postwesen hat nur mit dem Transport der Briefe zu thun, denn diese allein sind der Hebel des Handels, die Seele des Verkehrs. Das Fortbringen der Pakete bleibt den Fuhrherren und Schiffern überlassen, es ist Privatsache. Die einzige Pflicht und Sorge aller Postbehörden ist daher seit dem Ursprunge des Postwesens in diesem Inselreich nur auf einen Punkt gerichtet, nämlich

die Briefe schnell zu befördern.

Dies auszuführen trat John Palmer c) im Jahr 1784 als Reformer des Postwesens auf.

Dieser Mann fand nämlich das Fortbringen der Briefe auf einem Kariol zu beschränkt, unzureichend und übertrieben theuer. Er überredete einige Coach-Masters (Fuhrherren) mit ihren

---

c) Von diesem verdienstlichen, thätigen Britten schweigen alle englische Lebensbeschreibungen berühmter Männer, seiner wird nur nebenher im Universal Dictionary des Abraham Ree's, B. 28, im Abschnitt: Post, gedacht. Er war der Vater des sich ausgezeichneten Generals Charles Palmer und der Nachkommen eines im 17. Jahrhundert lebenden Predigers Thomas P., der mit der Feder und dem Degen gegen den König kämpfte. John P. ist seit den 50 Jahren fast vergessen, gleich den vielen Tausenden auch in andern Staaten, die für das Wohl ihres Vaterlandes wirkten.

Stage-coachs (Personenwagen) zugleich ein Brief-Felleisen (Mail) von Station zu Station mitzunehmen und als Besoldung dafür die Befreiung vom Wegezoll anzunehmen. Jene Fuhrherren übernahmen diese Verpflichtung gegen die verheißene Belohnung, und so entstanden diese Mail-coachs in der Bestimmung der einige Jahr früher vom Minister Turgot in Frankreich erfundenen und eingeführten Malles-postes und der im jetzigen Jahrhundert in Deutschland angeordneten Eilwagen als Briefpost- und Personen-Wagen; sämmtliche drei Postkutschen haben gleichen Zweck.

Die erste dieser Post-Briefkutschen in England ging am 2. August 1784 von London nach Bristol ab (s. Mail-coach).

Die Unterschleife beim Postwesen sollen zu Palmers Zeiten übergroß, folglich die Einkünfte dieser Staatsanstalt gering gewesen seyn. Jener treue Diener des Königs — wie er von seinen Landsleuten genannt wird — hat durch die Vereinigung der Briefposten mit den Stage-coachs, durch das Abschaffen der Mißbräuche, durch das Verabschieden überflüßig gewordener Postbeamten und eben dadurch bewirkte Ersparung vieler Besoldungen, dem Staate in Einem Jahre — der Sage nach — Zwanzig Millionen Gulden reinen Gewinn verschafft. Das Unwesen muß in jener Zeit doch unbegränzt gewesen seyn.

Palmers ganzes Postgeheimniß war und ist indessen sehr einfach. Es enthält nur zwei überall anwendbare Grundsätze, wenn die Landes-Regierungen sonst keine Rücksichten beobachten wollen, nämlich:

a) Der König läßt Jeden seiner Unterthanen zu jeder Stunde des Tages und in der Nacht nach allen Orten fahren, und Leute und Waaren aufnehmen, so viel derselbe will, und die Pferde wechseln, so oft er will, alles gegen eine gewisse Summe an die Staatskasse. Durch diese Erlaubniß hat ein jeder Ort in England wenigstens Einen, mancher 20 und mehr Fuhrherren, Coach-Masters.

b) Welcher von diesen Fuhrherren am schnellsten fahren und das Brief-Felleisen auf die folgenden Stationen mitnehmen

men will, dem wird die Befreiung vom Wegezoll, statt des Postfuhrgehalts, bewilliget. Er muß aber einige tausend Thaler Caution leisten — die ihm verzinset werden — daß er wenigstens 8 engl. (1½ deutsche) Meilen in Einer Stunde wirklich fahre und alles richtig abliefere.

Die Anwendbarkeit dieser Grundsätze in jedem Staate Deutschlands leuchtet ohne Empfehlung ein, daß nämlich die Posten sich bloß mit dem Bestellen der Briefe beschäftigen sollen, das Befördern der Reisenden, Pakete und Gelder aber, —

was in Deutschland gerade einen Hauptheil der Post-Einkünfte bildet, —

Jedem freistehe, der Pferde und Wagen unterhalten will und kann. Schwerlich möchte ein deutscher Poststaat dieser Meinung beitreten.

In England wird von dieser Erfindung viel rühmendes Geschrei und großer Lärm gemacht. Leider hatte aber einige Jahre zuvor (1775) der Finanz-Minister und Postchef Turgot in Paris schon die Briefpost (reitend und mit Kariol) und die Messageries royales (Postwagen) so vereiniget, daß Letztere das Brief-Felleisen mitnahmen, folglich zwei Beförderungen mit Einer geschahen. Hienach verbleiben dem Turgot wohl die Ehre der Erfindung und ersten Ausführung, dem seligen Palmer aber das unbestreitbare Lob der Nachahmung, was bei den meisten Erfindungen in England der Fall ist, und in Hinsicht der Brief-Postkutschen von dem edlen Britten, wenn er noch lebte, gewiß auch würde eingeräumt werden.

Besonders aber wurde der uneigennützige patriotische Edelmuth besagten Palmers gar hoch gepriesen. Er begnügte sich, im ächt englischen Sinn: Nichts umsonst zu thun, für seine herrliche Erfindung, nur eine Belohnung und eine Pension vom Staate anzunehmen. Der Mann wurde nämlich wegen seiner Verdienste um das Postwesen und den Staat, als General-Secretair beim General-Post-Office mit einem bedeutenden Gehalt und einer sehr beträchtlichen Pension als Zugabe,

angestellt h). Turgot, der Minister, eben nicht bemittelt, bezog dagegen als Chef des Postwesens weder Gehalt noch Neben-Einkünfte und für seine Erfindung und Ausführung nicht Einen Sol.

In England sind keine Stationen nach abgemessenen Entfernungen wie in Frankreich. Jeder Gastwirth in der Provinz, der ein großes Haus und eine große Wirthschaft besitzt, ist Posthalter, Postmeister und Gastwirth in Einer Person, insofern er sich die Befugniß zur Unterhaltung einer bestimmten Zahl eigenthümlicher Gespanne und Wagen verschafft. Er beherbergt und befördert die Reisenden.

---

§. 3.

Post-Einkünfte und Porto.

Man kann die Fortschritte des Postwesens in England aus dem Ertrage beurtheilen, welcher jährlich dem Parlament angezeigt wird. Die Einnahme betrug nämlich:

---

h) Wer den ruhigen Genuß einer anständigen Pension liebt und erlangen will, ohne eben etwas Verdienstliches in sich zu spüren, der reise nach London und lasse sich unbekannter Weise durch gute Wechsel einigen mächtigen Lords empfehlen. — So wurde — laut der Spenerschen Zeit. 1832, Nr. 141, S. 5 — Exempli gratia, vor vielen Jahren ein Ahnherr des Lords Bathurst, ein sehr betagter, reicher Tuchmacher, mit noch 11 Andern, auf den Vorschlag der Minister Harley und Bolingbroke, zum Pair gemacht. Der Ernannte weigerte sich jedoch, ein Amt zu verwalten und tiefsinnige Reden öffentlich zu halten, theils seines Alters, theils auch des Mangels aller Geisteskräfte und seiner von Jugend an nicht cultivirten Bildung wegen. Doch aber nahm der Würdige, als billige Entschädigung des ihm ganz abgehenden geistigen Zubehörs der Pairschaft, eine Pension von 2000 Pf. (14,000 Thaler) jährlich an, um seiner ihm und dem ganzen England fremdgebliebenen Verdienste willen. Nichts umsonst!

im Jahr	1644	.	3,000 Pf. Sterl. .	21,000 Thlr. Pr.
= =	1664	.	21,500 = = .	150,500 = =
= =	1685	.	65,000 = = .	455,000 = =
= =	1688	.	76,318 = = .	534,226 = =
= =	1700	.	90,505 = = .	633,535 = =
= =	1710	.	111,461 = = .	780,227 = =
= =	1744	.	295,432 = = .	2,068,024 = =
= =	1764	.	432,048 = = .	3,024,336 = =
= =	1775	nur	345,321 = = .	2,417,247 = =
= =	1785	.	463,753 = = .	3,246,271 = =
= =	1793	.	607,268 = = .	4,250,876 = =
= =	1801	.	858,000 = = .	6,006,000 = =
= =	1824	.	1,444,000 = = .	10,108,000 = =
= =	1826	.	1,496,000 = = .	10,472,000 = =
= =	1828	.	1,500,000 = = .	10,500,000 = =

= = 1825 brachten die Posten des ganzen Staats England 2,268,619 Pf. St. sind 15,880,333 Thlr. ein.

Die Edinburgh Encyclopaedia, Vol. IX. pag. 22 gibt die Gesammt-Einnahme von England, Schottland und Irland im Jahr 1813 zu 79 Mill. 448,111 Pf. St. — 556 Mill. 136,777 Thaler — an, gerade in jenem denkwürdigen Jahre, in welchem ganz Europa gegen Napoleon auftrat und am 18. October in der Völkerschlacht bei Leipzig die Macht seines Kaiserreichs stürzte.

Diese hohe Einnahme wird durch die Eigenthümlichkeit und Grundverfassung des englischen Postwesens bewirkt, daß nämlich die General-Postämter der drei Königreiche das Seeporto behalten, und alle Schiffe die Brief-Felleisen umsonst mitnehmen müssen, mithin die Ober-Postbehörden die Ausgabe für den Seetransport der Briefe ersparen. Um aber jene Einnahme gewiß zu haben, müssen alle über Meer gehenden Briefe frankirt werden (s. Paketboote §. 9, b).

Zu diesen Einkünften trägt auch die Ersparung der Tansportkosten zu Lande bei, denn die Privat-Fuhrherren besorgen fast unentgeldlich das Mitnehmen der Post-Brief-Felleisen in ihren Per-

sonenwagen. Ferner ist die Portofreiheit sehr beschränkt, kein Ersatz irgend eines auf der Post verloren gegangenen Gegenstandes wird geleistet und die überaus harten Strafen bei Uebertretungen der Postgesetze sichern die Anstalt gegen Eintrag.

Und nun die übermäßige Höhe des Briefporto und Austarirens. Der Britte findet es ganz angemessen und nicht des Erwähnens werth, für ein Briefpaket soviel Thaler zu geben, als in Deutschland Groschen, Kreuzer und Batzen gezahlt werden. Ein Brief wird nur als einfach gehalten und das Porto einfach genommen, wenn derselbe aus Einem Bogen besteht, wie groß und schwer dieser auch seyn mag; aber jede Einlage steigert das Porto doppelt, denn jedes beiliegende Blättchen, wäre es auch nur einen Daumen lang und breit, wird als ein einfacher Brief gerechnet g).

Zudem ist dies Inselreich, als völlig abgeschlossen, frei von Transit- und andern verwickelten Berechnungen, nur Frankreich allein macht, wegen der durchgehenden Briefe aus und nach Spanien und Italien eine Ausnahme. Die Berechnung und der Ertrag werden auch dadurch erleichtert, daß alle Briefe nach dem Auslande ohne Ausnahme frankirt werden müssen, dagegen kein Absender der im Inlande bleibenden solche frei macht. Franco und Porto werden da berechnet, wo sie erhoben werden, Abrechnungen der Postämter unter einander finden folglich nicht Statt.

---

g) Vor 7 Jahren z. B. brachte ein Paketboot aus dem Mittelmeer ein kleines Briefbund, worin einige Zeitungsblätter aus Missolunghi waren, für welche der Empfänger 77 Pfd. St. — (539 Thaler) — Seeporto zahlen mußte. — In einem Briefe aus Amerika an einen Botaniker in London lagen einige Pflanzenblätter. Man war im Postcomtoir über das Austarkren unschlüssig, zuletzt zählte man, den Brief vor das blendend starke Lampenlicht haltend, die Pflanzenblätter einzeln, und so vielmal mußte der Empfänger das einfache Porto, also 20 Thaler für jedes Blatt, zahlen. In Deutschland kaum 1 Gulden für den ganzen Brief.

§. 4.

Postwesen in London.

In London ist das General-Post-Office zugleich das Postamt für die Stadt selbst. In diesem allein sollen, glaubhaften amtlichen Berichten sachkundiger Männer zufolge,

> in der Abtheilung für die inländische Correspondenz 200 Beamten (Vorsteher, Secretäre, Sortirer, Schreiber) und 200 Briefbesteller,
>
> in der für die ausländische Corresondenz, 20 Secretäre und Sortirer und 34 Briefbesteller

beschäftiget werden, und 270 Postbegleiter (Conducteurs, Schaffner oder Schirrmeister) angestellt seyn.

Dies Stadt-Postamt besteht auch in zwei besondern Abtheilungen, nämlich die eine für die angekommenen, die andre für die abgehenden Briefe, beide sind sich in Hinsicht der Beschäftigung gleich, nur daß die erstere täglich, den Sonntag ausgenommen, von 6 bis 9 Uhr Vormittags beschäftiget ist, die zweite (für die abgehenden Briefe) aber nach dem Festlande nur zweimal wöchentlich von 5 bis 8 Uhr Abends.

Die Annahme-Expedition wird um 7 Uhr Abends geschlossen; für die später abgegebenen Briefe werden besondre Gebühren — als Besoldungstheil der jüngern Postschreiber — genommen. Um 8 Uhr Abends empfangen die Conducteurs der Mail-coaches die geschlossenen und versiegelten Briefbeutel, welche auf kleinen Kabriolets nach dem Abfahrtsorte jener Brief- und Personenkutschen gefahren werden.

Man zählt bis 30,000 Stück Briefe täglich, und im Durchschnitt ½ Million wöchentlich, welche dies Stadt-Postamt in

London, wo alle Briefe aus den drei Königreichen zusammen kommen, empfängt und ausgibt.

Um die angekommenen Briefe innerhalb der Stadt schneller zu bestellen, werden seit dem August 1829 vom Stadt-Postamt aus die Briefe nach den entlegenen Theilen Londons in 4 Wagen (Post offices accelerators) gefahren. Auf dem röthlich angestrichenen Wagen — 10 Fuß lang — stehen an den Seiten 2 Fuß breite Kasten, in welchen die für die Briefsammlungen bestimmten Briefsäcke liegen, die Briefboten sitzen auf den Kasten. Vor jedem Post-Office wird angehalten, der Postbote nimmt den an dasselbe bestimmten Briefsack aus dem Kasten, und liefert jenen in das Posthaus, der Wagen fährt sogleich weiter von Ort zu Ort bis zur letzten Post-Expedition seines Stadtviertels. Durch dies Hinfahren werden die Briefe um 2 Stunden früher als sonst an die Empfänger bestellt.

Jene ungeheure Briefmasse erregt kein Erstaunen, wenn erwogen wird, daß auf der Themse jährlich mehr als 13,000 Handelsschiffe ein- und auslaufen, und Großbritannien 2 Städte vom ersten Range — London und Dublin, diese mit 15800 Häusern — 7 Städte vom zweiten Range — Manchester, Liverpool, Birmingham, Bristol, Edinburgh, Glasgow und Cork—44 vom dritten Range und über 100 ansehnliche kleine Städte in sich begreift, die nebst den vielen Landsitzen und Flecken sämmtlich mit London im Briefwechsel stehen. Welche Menschenmenge setzt schon Londons Hafen in Bewegung, für welchen der Zoll von der Ein- und Ausfuhr der Waaren auf 66 Millionen Pf. Sterl. (462 Mill. Thaler) Werth berechnet wird.

Ferner waltet nach der letzten Zählung am Schlusse v. J. 1 Mill. 474,069 Einwohner in dieser Weltstadt, eingepreßt auf 3¼ Quadratmeilen, in dieser Stadt ohne Anfang und Ende, denn beide verlieren sich in den angränzenden Städtchen und Dörfern, und darum kann sie wegen ihrer ungeheuern Ausdehnung auf 4½ deutsche Meilen in der Länge und auf 4¼ Meilen in der höch-

sten Breite geschätzt werden b). Von dieser Riesin aller Städte Europens sagte schon Tacitus (Annales lib. XIV. cap. 33) 26 Jahr nach Christo, daß sie wegen der Menge ihrer Kaufleute und des Handels berühmt gewesen sey. — London's Hafen (¾ deutsche Meilen lang) umfaßt allein 2666 Schiffe mit 568,262 Tonnen Last und 41,400 Matrosen bemannt, 3000 Boote zum Ein- und Ausladen, und 3000 Fähren zum Ueberschiffen der Menschen, Wagen und Thiere.

Auch die täglich Morgens, Mittags und Abends erscheinenden Zeitungen werden mit der Briefpost versandt, von jenen 232,000 Exemplare wöchentlich aus London selbst und 250 Stücke, welche noch besonders in London herauskommen i).

---

b) Das Convers. Lex. sagt im B. V. S. 799: Die ganze Stadt (London) ist 7 engl. M. oder 3 Stunden lang, über ½ deutsche Meile breit, hat 4 M. im Umfange, bedeckt über 1½ Quadratmeilen. (Diese Größen sind viel zu gering angegeben.) Richtiger wird sie auf beinahe 8 deutsche M. im Umfange und 4 deutsche M. in der Breite geschätzt. Die Themse ist dort 12—1500 Fuß breit, und bei der Fluth oft 24, in der Ebbezeit nur 12 Fuß tief. Diese Weltstadt, 45 engl. (9 deutsche) Meilen vom Meere entfernt, enthält 800 Straßen, 34 Markt- und 71 freie Plätze (Squares), 149,430 Häuser, nach Andern 150,540 Häuser, 424 Kirchen und Bethäuser, 763 Buchhandlungen, 450 Buchdruckereien, 360 Leihbibliotheken, 1650 Schulen, 1100 Erziehungs- und 93 religiöse und wissenschaftliche Anstalten, 51 Gerichtshöfe, 12 Polizeihäuser, 10 Gefängnisse und 49 dergleichen für Schuldner, 13 Theater, 150 öffentliche Spielhäuser, 63 Spitäler, 78 Versorgungshäuser, 580 Apotheken rc. rc. (Morgenbl. 1828, Nr. 284. — Blätter der Gegenwart 1828, Nr. 21, S. 4).

i) In London, dem Haupt- und Stapelplatze aller Zeitungen erscheinen täglich 7 Morgen- und 5 Abendzeitungen, einige 2, auch 5mal wöchentlich, auch Sonntags. Die Zeitung: die Times, lieferte als Kunstproduct, die Emancipations-Geschichte auf einem einzigen Bogen, 5 Fuß lang und 4 Fuß breit gedruckt. Der Atlas — die bekannte englische Riesenzeitung — enthielt neulich die 3 Reformbills mit einer Geschichte derselben auf einer doppelten Nummer, welche fast 40 Quadratfuß groß war. —

Wo ist wohl ein von 11 Millionen Menschen bewohntes Land, das einen solchen Briefwechsel führt und neben dem Weltplatz London noch Handelsstädte wie Liverpool, Manchester, Birmingham rc. rc. aufstellt? Jene Menschenmasse, das Fabrikwesen, die Londoner Bank — dieser reichste Geldschatz unsrer Erde und Centralpunkt des Credits — und der Handel nach allen Gegenden hin, sind es, welche die Unzahl Briefe und die ungeheure Post-Einnahme erzeugen.

Nach dem Abstract etc. etc. ordered by the house of Commons etc. etc. (Auszug des statistischen Berichts, dem Unterhause überreicht) enthält England mit Wales 57960 engl. (11592 deutsche) Meilen und 11 Mill. 978,875 Einwohner. — Nach Raffelsperger 5596 deutsche — nach Stein 5595, und nach Hassel in seinem statistischen Werke 5544 Meilen, nämlich Alt-England zu 2768, Schottland zu 1461, und Irland zu 1315 deutschen Quadrat-Meilen gerechnet.

In Großbritannien werden 344 Zeitungen und 139 periodische Schriften herausgegeben, manche der letztern von großem literarischen Werthe. Beinahe in jeder Grafschaft und Commune, sogar auf den Inseln Man, Jersey und Guernsey kommen eigene Zeitungen heraus. — Die Einnahme der Gazette, welche die officiellen Bekanntmachungen, die von Bankerutten u. s. w. enthält, betrug im Jahre 1831 netto 15,083 Pf. 19 Sch. 8 P. (105,587 Thlr. 26 Sgr. 6 Pf.), die Kosten für Druck, Papier, Arbeitslohn rc. rc. 7276 Pf. 7 Sch. 6 P. (50,934 Th. 18 Gr. 9 Pf.) der Ueberschuß 7807 Pf. 12 Sch. 2 P. (54,653 Th. 7 Gr. 9 Pf). Diesen Ertrag beziehen die beiden Staats-Secretäre, jeder zur Hälfte als Gehaltstheil. — England rühmt sich, wie immer und überall, auch die ersten Zeitungen geliefert zu haben, jedoch mit Unrecht, denn die erste europäische erschien im 16. Jahrhundert, 1563 in Venedig, man nannte sie Gazeta, weil man für das Lesen dieser nur geschriebenen Blätter — mit den Nachrichten vom Kriege zwischen Venedig und Soliman II. auch über den Handel — eine gazeta (kleine Münze) zahlte. Im April 1631 unter Ludwig XIII. erschien die erste Zeitung des Arztes Renaudot, aus Frankreich kam erst die Mode nach England.

§. 5.

Die Penny-Post,

eine der wichtigsten Anstalten in London, ward 1680 vom Kaufmann Dokwra erfunden und auf seine Kosten eingerichtet. Aber, als der Mann nach allen überwundenen Hindernissen, Hemmungen und einem beträchtlichen Kostenaufwande, auch den Nutzen von seiner Anlage — den Ertrag — beziehen wollte, erklärte König Karl II. die ganze Einrichtung für ein Regale und Zubehör des Staats-Postwesens, entzog dem Dokwra die Anstalt und deren Einkünfte, und überließ beide seinem Bruder, dem General-Postmeister von England, Herzog Jacob von York, nachmals König Jacob II.

Diese Post besorgte bis 1784 für 1 Penny (10½ Pfennige preuß.), seit dem 27. Julius 1784, laut Parlaments-Acte von dem dato — auf den Vorschlag der beiden General-Postmeister, Lords Bentink und Fowley — aber für 2 Penny (1 Gr. 9 Pf.), daher der heutige Name Twopenny-Post, Briefe, Geldsummen bis 60 Thaler und Handpäckchen bis 1 Pfund schwer, in der Stadt und deren Umgegend, bis 10 engl. (2 deutsche) Meilen entfernt und in Oertern, wohin die Staats-Posten nicht kommen. Von dem Ende des Stadt-Straßenpflasters ab, werden nach der Entlegenheit, 3 auch 4 Penny Porto genommen.

Ein Haupt-Postamt — in welchem 50 Secretäre und Sortirer beschäftiget sind — mit mehrern in den Stadtvierteln vorhandenen Neben-Postämtern (Sorting Houses, Sortirhäuser, d. h. Briefsammlungen), übernehmen das Bestellen durch 360 Stadt- und Land-Briefträger, welche täglich alle Stunden pünktlich in den Postcomtoiren, Kaffeehäusern und Weinschenken (Taverns) die gesammelten Briefe, Geld- und Handpäckchen abholen und hienächst bestellen, Sonntag ausgenommen, an welchem die Geschäfte aller ehrlichen Leute ruhen sollen.

Man nimmt die jährliche Einnahme auf etwa 40,000 Pf. St. (280,000 Thaler an, die um Weihnachten und Neujahr am bedeutendsten ausfällt.

---

§. 6.

Die Continental-Post,

ist ein Meisterstück, das für sich besteht und nicht dem General-Postmeister von England untergeordnet ist.

Alle Briefe, welche vom Continent nach Dover kommen, müssen — um sich auszuruhen — volle 24 Stunden verweilen und bringen — wegen Ermüdung und Unwohlseyns auf der 6stündigen Seefahrt von Calais — auf dem Wege von Dover nach London, 70 engl. (14 deutsche) Meilen k) volle 35 Stunden zu. Kommt nämlich das Paketboot aus Calais, wegen widrigen Windes nur 10 Minuten nach 8 Uhr Abends in Dover an, so bleiben die Briefe bis zum folgenden Abend 8 Uhr liegen, wo der Briefwagen nach London erst wieder abfährt. Denn das volle Dutzend Post-Secretäre und Schreiber macht Schlag 8 Uhr Feierabend, weil sie für die täglich 3stündigen Amtsgeschäfte so schlecht besoldet sind, daß sie von dem Gehalt kaum eine Wassersuppe bezahlen können. Aber die guten Leute halten sich an die Sporteln, weil sie die Befugniß haben, die eingegangenen Spätbriefe an die Lords, Bankiers, Zeitungsschreiber, und wer mit Staatspapieren und Wechseln sich abgibt, durch außerordentliche Gelegenheit, d. h. auf ihre Faust, durch eigene reitende Boten abzusenden und das Boten- oder Courier-geld sich zuzueignen, was oft in einer Nacht solchem armen Teu-

---

k) Die englische Meile wird amtlich zu 1760 Yards, oder 427 rheinl. Ruthen gerechnet, mithin $4\frac{3}{4}$ engl. Meilen auf 1 Preussische. Hier sind überall 5 engl. M. auf eine Preussische oder geographische, angenommen worden.

fel 50 bis 150 Pfd. St. (350 bis 1050 Thaler) einbringt, denn jeder Brief wird berechnet, als wenn er besonders d. h. einzeln, mit einem eigenen Briefboten abgeschickt worden wäre. Die andern Privatbriefe aber bleiben natürlich bis zur Briefpost am folgenden Abend ruhen, weil die Empfänger oder Adressaten schwerlich 1 und 1½ Pfund (7 und 10½ Thaler) für jeden so übersandten Brief bezahlen würden. (Wörtlich aus dem Morning Journal d. J.)

---

§. 7.

Brief-Beförderung durch die Mail-coach.

Vor Palmers Zeiten (s. §. 2, S. 128) geschah das Fortbringen der Brief-Felleisen auf leichten Korbwagen, gegenwärtig geschieht es durch die seit 1784 eingeführten

Mail-coach (sprich: Mählkotsch, Malles-postes), Brief-Felleisen-Kutschen, statt der reitenden Post nach den Städten Bath, Plymouth, Falmouth, Portsmouth, Brighton, Dover, Norwich, Southampton, Worcester, Birmingham, Boston, Manchester, Hastings, Chester, Holyhead, Gloucester, Leeds, Harwich, Glasgow, Liverpool, Bristol, Yarmouth und über York nach Inverneß ꝛc. ꝛc.

Diese Wagen, auf Federn ruhend, sind zierlich, fein lakirt und kolossal. Auf beiden Seiten stehen in ungeheuern großen Buchstaben die Nummer, der Name der Eigenthümer oder des Besitzers (wie bei den Schiffen), auch die Oerter, wohin die Kutsche fährt. Jede ist vierspännig, im Innern zu 4 Personen eingerichtet, vorn mit einem bedeckten Sitz (Kabriolet) für den Postillon und zugleich den Behälter für die Briefbunde und Briefpacke, welche unterweges in den Zwischenorten abgegeben oder aufgenommen werden.

Nur ein Theil der Ladung liegt im Hinterverdeck, alles schwere Reisegepäck aber und die Hauptfracht — oft 20 Zentner wiegend — sind oben auf dem Wagen aufgethürmt. Daher ist das Schaukeln desselben schrecklich, besonders beim Hinabfahren von einem Berge.

Im Innern (in side) der Mail-Coach sitzt oft nicht Ein Reisender, dagegen sitzen oben auf dem Kutschen-Deckel im Freien (on the out side) — zuweilen 2 Klafter über dem Erdboden — 10 auch 14 Personen, an den Seiten wenig geschützt. In der Regel stürzt die Hälfte solcher Reisenden, wenn sie beim Schaukeln der Kutsche das Gleichgewicht verlieren, auch wohl durch die Schnelligkeit beim Fahren vom Schwindel befallen werden, oder durch das Umwerfen des Wagens, todt hinab, oder bricht Arme und Beine, oder ist zu Krüppeln geschlagen. Der Wagen fährt weiter, ohne von diesem gewöhnlichen Unfall Notiz zu nehmen, weil Jeder selbst für sein Fortkommen sorgen muß. Das alles geht den Postillon und Begleiter nichts an.

Der Kutscher als Postillon — im modernen Frack gekleidet, mit einem feinen Kastorhut, einer schönen weißen Cravatte, brillirenden Busennadel, Gillet im neuesten Geschmack, einem Mantel mit ½ Dutzend Kragen im Regenwetter, und Kamaschen von feinem Tuch — dieser Herrscher sitzt auf dem hohen Bock, läßt die freilich kräftigen Pferde bergan und bergab im Galopp, oder doch im gestreckten Trotte, ja bergunter sogar im Carrière 4 auch 6 Stundenweges (oft 2 deutsche Meilen in 1 Stunde) laufen, daß die Thiere nach einer so gewaltigen Anstrengung oft todt hinstürzen.

Die Postdirection gibt jeder Mail-Coach einen bewaffneten Begleiter mit, um die Anfragen der vielen zudringlichen Straßenräuber zu beantworten und deren Anfechtungen zu beseitigen. Ein solcher Ehrenmann — in einer ziegelrothen goldverbrämten Livree, nach der Form aus den Zeiten der Königin Elisabeth — sitzt rückwärts im Hinterverdeck des Wagens, bläst bei dem Einfahren in ein Dorf oder auf die Station in eine Art langer

Kuhhörner so melodisch weittönend, daß alle Hunde heulen, und wirft vor der Thüre des Posthauses, während der Umspannung, die im Ort verbleibenden Pakete auf die Straße, die empfangenen dagegen durcheinander in eine an den Wagen angebrachte Kiste. In 2 Minuten ist alles abgemacht; fort rasselt der Wagen. (Tagebuch eines Reisenden im Archiv der Postwissenschaft, 1830. No. 3.)

Der Wagen=Eigenthümer, nicht die Postdirection, haftet für jeden Verlust, der allerdings, nach englischer Rechtspflege, frühestens nach 4 Jahren und mit 40 Pfd. St. (240 Thaler) Kosten erst festgestellt wird.

An Personengeld werden 2 Pences (1 Sgr. 6 Pf.) für die englische Meile entrichtet.

Täglich gehen 22 dieser Personen=Briefpostwagen von London auf den Hauptstraßen und 45 auf den Nebenrouten ab.

Mit reißender Geschwindigkeit rollen diese Wagen dahin, wenigstens 1¾ bis 2 deutsche Meilen in einer Stunde, 1 englische Meile in kaum 6 Minuten, 60 engl. Meilen oft in weniger als 6 Stunden, allen Aufenthalt unterweges mitgerechnet, ohne daß die Postillone sonderlich besorgt sind, ob der Wagen umstürze und die Reisenden Arm und Bein brechen oder sonst verletzt werden. Dies Dahinfliegen muß geschehen, wenn die Wagenführer Versäumnißstrafen vermeiden wollen, und um die Briefpacke zur festgesetzten Zeit im Bestimmungsort abzuliefern. Deßhalb kann man auch die Ankunft einer Post auf die Minute berechnen. Denn auf den Stationen (Pferdewechseln) dauert der Aufenthalt kaum 8 Minuten, weil das fortgehende Gespann schon angeschirrt bereit stehen und auf den Schall des Horns sogleich vorgespannt werden muß.

Die wirklichen oder eigentlich

reitenden Posten

sind nur noch in den entfernten Provinzen und auf den Seitenstraßen im Gebrauch.

§. 8.

Reisen und Versenden zu Lande.

Das Fuhrwesen kam in den Regierungsjahren der Königin Elisabeth (1558—1603) in Aufnahme; es sollen nämlich im Jahr 1580 die Kutschen aus Frankreich in England eingeführt worden seyn, die erste besaß Heinrich Graf von Arundel. Im J. 1601, vor dem Tode der Königin, verbot eine Parlaments-Acte den Männern, in Kutschen zu fahren, weil es weibisch sey, vier Jahr nachher, 1605, waren sie dennoch in London allgemein im Gebrauch. Im J. 1625 wurden Lohnwagen eingeführt, zehn Jahr nachher verboten, 1637 wieder Hackney-coach (Miethswagen, Fiakres) erlaubt, und 133 Jahr nachher, 1770, waren schon 1000 vorhanden. Die Inhaber bezahlten im J. 1778, wo es 23,000 dergleichen Fuhrwerke gab, 117,000 Pf. St. (819,000 Thlr.) und im J. 1785 — 154,908 Pf. St. (1,084,356 Thlr.) Abgabe, in Schottland nur 9000 Pf. St. (63,000 Thlr.).

Man rechnet jetzt in England 26,800 öffentliche Fuhrwerke mit vier Rädern — 45,856 mit zwei Rädern — 1000 Fiacres und 400 Sänften, die von Montbrun, einem Bastard des Herzogs von Bellegarde, sollen eingeführt worden seyn. Auf der Themse fahren täglich über 1000 Boote auf und ab, als eben soviel Reise-Gelegenheiten, wohin man will.

Das General-Post-Office befaßt sich nicht mit dem Befördern der Reisenden und Pakete, sondern überläßt solches den vielen Fuhr- und Schiffs-Gelegenheiten. Denn diese würden, gerade ihrer Menge wegen, dem Postwesen möglich Abbruch thun und nicht zu beaufsichtigen seyn, auch würden die Aufpasser mehr kosten, als sie einbrächten. Die Sache selbst paßt auch nicht für England, denn für das Reisen und Paketsenden ist hinreichend gesorgt.

Auch besteht keine Königliche Anstalt zum Fortbringen der Extrapost-Reisenden, weil Privat-Fuhrherren und Gastwirthe dies besorgen und das Pferdewechseln überall frei gegeben ist.

Couriersendungen und Courierpferde sind nicht gebräuchlich, die bestimmten Staatsboten vertreten in wichtigen Angelegenheiten die Stelle der erstern. Wer äußerst schnell reisen will, nimmt eine Postchaise mit 4 Pferden und gibt dem Postillon ein mehr als gutes Trinkgeld. Auch die Royal-mails sind im Grunde nur eine Privat-Unternehmung, die wegen der Briefbeförderung im Contract steht. Der Name thut in England nichts zur Sache.

Zum Hauptrange der Personenwagen gehören die

a) Stage-coachs, Diligencen

der Coach-Masters (Kutschenmeister, Fuhrherren). Jene sind Kutschen, welche auf ihren Stationen (Stages, daher der Name) frische Pferde nehmen, und nur zu Reisen — nicht zu Fahrten innerhalb der Stadt, welche die Fiakres, Hackney-coachs, ausschließlich besorgen — gebraucht werden dürfen.

Die Wagen sind breiter und größer, als die Mail-coachs, oft mit 15 und 20 Personen besetzt, im Innern 6 Sitzplätze in zwei Reihen, eben soviel mit Sitzbänken auf dem Verdeck, dem Bock und Magazin. Für Mantelsäcke und Pakete sind Behälter unter dem Kutscherbocke und Körbe auf dem Hintergestelle. Das Fahren geschieht zwar nicht so im Fluge, aber 8 engl. (1½ deutsche) Meilen werden sehr oft in Einer Stunde zurückgelegt.

Die Wagen sind nach der Anzahl der Reisenden mit 4 und 6 Pferden bespannt und gehen täglich zur festgesetzten Stunde von bestimmten Wirthshäusern (Ins) nach allen Richtungen und den vornehmsten Städten im Reiche ab. Im Jahr 1793 ging die erste Diligence aus London nach Edinburgh, 125 deutsche Meilen, jetzt fahren 15 derselben wöchentlich hin und her in 60 Stunden.

Die Reisenden, welche sich zuerst melden, erhalten die Plätze im Wagen. Das Personengeld beträgt nach Raffelspergers Posthandbuch, 2 Pences (1 Gr. 8 Pf.) für die englische Meile, also ungefähr 8 Groschen für die deutsche Meile,

der Kutscher (Coachman) erhält 30 Pences (25 Sgr.) Trinkgeld. Solcher Mail- und Stage-Coachs gibt es in England über 6000.

Neben diesen Stage-coachs sind noch besondre Diligences im Gange, zweispännig, 3 Pences für jede englische Meile und einen Platz, mit 14 Pfund freiem Gepäck.

Der verstorbene Horner, Fuhrherr vom ersten Range in London, hinterließ 100 solcher Wagen und über 1000 Pferde, die Brüder Waterhouse besaßen im vorigen Jahre noch einmal so viel.

Im September 1790 ging zwischen London und Woolwich ein Postwagen mit 6 (sechs) Rädern; in jenem saßen 12 Personen so bequem wie in einem Zimmer auf dem Sopha. Die Fahrten hörten jedoch bald auf. (Berliner Zeit. 1790, Nr. 123.)

Außer jenen Mail- und diesen Stage-coaches sind

b) die Post-Chaisen,

in Deutschland: Extraposten, das bequemste, aber freilich auch das theuerste Fuhrwerk. Ein zweispänniger leichter Coupéewagen, in Federn hängend, meistentheils für 2, einige auch für 3 Personen. Der Postillon reitet, selbst bei 2spännigem Fuhrwerke, er trägt eine hellfarbige gelbe, blaue oder rothe feine Tuchjacke, einen feinen runden Hut, sehr glänzende Stulpenstiefeln und feine weisse Handschuh.

Für jede englische Meile ($\frac{3}{14}$ deutsche, nach andern 4¾ englische auf eine deutsche Meile) werden auf 2 Extrapostpferde 15 Pence; auch 1 Schilling Sterling (10 Sgr.), und mit dem Postillons-Trinkgelde auf etwa 1½ deutsche Meilen 2 Thaler preuß. oder 3 Gulden bezahlt. Denn es besteht keine von der Regierung bestimmte Extrapostaxe, die Fuhrherren verabreden die Preise unter sich, können folglich auch davon abweichen. Jedoch fällt der Satz nicht unter 1 Schilling und übersteigt nicht 18 Pence. Nach Raffelspergers Angabe werden für die Person und

und jede englische Meile 9 Pences (7½ Groschen preuß.) und 3 Pences (2½ Gr.) Postillon-Trinkgeld gezahlt. Außerdem muß der Reisende noch die Wegegelder entrichten, fast alle ½ Meilen ist ein Zollhaus. Der Postillon ist verpflichtet, gegen eine besondre Vergütung mehrere Stunden zu warten.

Die vierspännigen Extrapost-Wagen mit 4 Sitzplätzen, Coach and Four sind für Personen hohen Standes. Fährt ein solcher Wagen bei einem Gasthofe vor, so springen alle Kellner und Aufwärter des Hauses hinzu, um aus dem Wagen zu helfen, abzupacken 2c. 2c., versteht sich gegen mehr als honnette Trinkgelder, denn auch der, welcher das Aussteigen und das Gepäck nur angesehen hat und seine Glossen machte, begehrt für diese Mühen baaren Dank. In England wird nichts umsonst gethan l).

---

l) Diese Habsucht nimmt freilich Wunder, aber die Engländer selbst, z. B. im New Monthley Magazine, ausführlicher in Babylon the Great (die Große) erklären dies Räthsel. Beide zusammengestellt, sagen laut und freimüthig:

„In London ist Diebstahl eine Universal-Sünde. Zusammenraffen!! „das ist der Codex, das einzige Dichten und Trachten des Engländers, „der Haupttext in den Unterhaltungen. In London geboren, oder „dort lebend, bemächtigt sich seiner die Habgier, begabt mit einem „kalten, alles auf Zahlen und Geld reducirenden Geiste. Vornehm „oder niedrig ist einerlei. Dieselbe Sucht, Geld zu haben und zu ge„winnen, die in allen Klassen Englands — die hohen Geistlichen ein„geschlossen — gefunden wird, führt eben zum Stehlen, Straßenraub, „zur Verworfenheit, zu neuen Lastern und gräulichen Verbrechen aller „Art."

„London ist das Paradies der Gauner, Diebe, Spitzbuben und „Räuber, und muß es seyn, denn die Armuth von mehr als „70,000 Menschen in der Hauptstadt, die am Morgen nicht wissen, „wovon sie den Tag über leben werden, zwingt sie zu allem Bösen, „das nur in der Erwerblosigkeit gegründet ist, welche eben die Ver„worfenheit der Volkshefe erzeugt. Ein großer Theil der Unglücklichen, „welche die sogenannten Diebeshöhlen bewohnen, gehören der arbeitenden „niedern Klasse der Handwerker, den Handlangern, Eckstehern und

Jeder Reisende muß sich im Fremden-Amt, Alien-Office, melden. Das Durchstöbern und Betrachten des Gepäcks sind streng und lange dauernd und geschieht, nach Landes Brauch und Sitte, mit äußerst großer Höflichkeit. Eben so erhöhen das unaufhörliche Fragen nach den Pässen und das ganz unverhehlte stete Mißtrauen die Langmuth und Freuden des reisenden Fremden. Man lernt wider Willen sich selbst beherrschen und manchen Unmuth, sogar die Verzweiflung, bekämpfen.

Auch

c) Eilwagen

sind in Menge vorhanden. So fahren z. B. 48 dergleichen vom Städtchen Paddington, wo viele Banquiers ihre Landhäuser haben, täglich nach der Londner Bank, und jeder fährt viermal des Tages. Man bezahlt für die engl. Meile 3 Pences (2½ Sgr.)

„Bettlern an. Jene sind nur einen Theil des Jahrs beschäftiget, den „übrigen Theil ohne Arbeit, ohne Hilfe; entweder müssen sie ver„hungern, oder stehlen. Tritt die Zeit der Arbeit wieder ein, so „müssen sie durch die nichtswürdige Knauserei der Bau-Unternehmer, „Fabrikherren und wer sie bedungen hat, sich mit einem so erbärm„lichen Lohn begnügen, daß kaum die gröbsten Lebensmittel davon ge„kauft werden können."

„Auch die Commis, Diener und Mägde, an Lug und Trug ge„wöhnt, sind Brouillons von Dieben, das liegt im Character einer „hauptsächlich Handel treibenden, nur stets nach Plusmacherei und Ge„winn gierigen Nation." (s. Galignani's Messenger und die Liter. Blätter der Börsenhalle, 1829, Nr. 439).

Aber auch beim heiligen Clerus ist, wie vorgesagt, die Geldgier in gleichem Glanz, Gebrauch und Ansehen. Hat doch ein Geistlicher für seine Anstellung im Predigtamte, das ihm jährlich 100 Pf. (etwa 700 Thlr.) einbringen soll, dem Bischof — der eine jährliche Einnahme von 30,000 Pf. (210,000 Thlr.) hat — 9½ Pf. (70 Thlr.) und dem Erz-Diakonus 5 Pf. (35 Thlr.) Sporteln, ohne die Stempel- und Amtsgebühren an die Kirche, den Küster, Organist, Kantor, Balgentreter, Glöckner 2c. 2c. bezahlen müssen. Man lebt davon und darum nichts umsonst.

beträgt für die 10 engl. (2 deutsche) Meilen, 25 Sgr. Diese Eilwagen entrichten dem Staate an Wegegeld jährlich 8760 Pf. Sterl. (61,320 Thlr.) Da diese 10 Meilen in Einer Stunde gefahren werden, so kann dasselbe Gespann nur einmal des Tages laufen und die 48 Wagen, von welchen jeder täglich viermal fährt, brauchen dazu 192 Pferde. Wenn diese Kutschen jedesmal voll sind, also stets 5576 Personen fahren, so beträgt die Summe, welche die Kutscher gewinnen, in jedem Tage 300 Guineen (jetzt Soveraings) oder 2100 Thaler.

d) Paketwagen, Vans.

Von London fahren täglich — nur Sonntags nicht — gewöhnlich Abends, besondre Paketwagen, Vans, auf den Hauptrouten ab. Sie sind auf den Achsen ruhende große Wagen, die so hoch befrachtet werden, daß der hinten in der Schoßkelle sitzende Conducteur nur von der Seite um den Wagen herum sehen kann. Der Mann gibt nach Umständen sein Wachseyn durch ein gräuliches Tuten auf einem Horn zu erkennen. Die Fahrt kann, wegen der so hoch belasteten Arche, nur sehr langsam geschehen.

In gleichem Range stehen

die Waggen (Wägken).

Sie sind ungeheuer große Rüstwagen, mit 8 auch 10 Pferden bespannt, nur zum Fortbringen der Unbegüterten aus der ganz niedern Volksklasse, und der Frachtstücke. Der Fuhrmann schreitet gemächlich nebenher und vertieft in Gedanken an Grogh und Rum, fährt nur in höchst dringenden Fällen aus dem Wege und belebt in langen Intervallen das bedächtig ziehende Gespann durch freundliche Flüche und ermunternden Peitschenknall.

e) Dampfwagen und Eisenbahnen.

Die Dampfwagen sind keine Erfindung der Engländer, sondern die eines Franzosen, des Mechanikers Jean Pierre

Cugnot in Paris. Er zeigte im Jahr 1763 öffentlich einen Dampfwagen mit öftern Versuchen und sehr vielem Beifall, aber der Gebrauch unterblieb wegen der damit verbundenen Lebensgefahr. Nach 3 Jahren erwähnte der Leeds Mercury vom 11. April 1769 einer Maschine, auf welche sich John Moore ein Patent ertheilen ließ, und durch welche Wagen aller Art ohne Pferde fortbewegt werden sollten. Von der Anwendung und Nachahmung ist weiter nicht die Rede. Erst 23 Jahr nach Cugnot, Anfangs Julius 1786, zeigten die beiden Schotten und Brüder, Georg und William Syminaton in Wanlockhead (Grafschaft Dumfries) einen vierrädrigen Dampfwagen, der 16 Zentner Last führte und in 1 Stunde 10 engl. (2 deutsche) Meilen zurücklegte, der Wagenlenker besorgte das Heizen. Auch dieser Versuch wurde nicht weiter benutzt (Berlin. Zeit. 1786, Nr. 91, S. 4). — Gegenwärtig gehen seit dem 1. Junius 1830 Gurneysche Dampfwagen von London nach den Umgegenden. Vier dergleichen auf 6 Rädern und mit 23 Sitzplätzen für Reisende, fahren schon zwischen Edinburgh und Glasgow.

Sind die Dampfwagen noch vermehrt worden, so kommen künftig die Posten von London nach Manchester 179 engl. (35¾ deutsche) M. in 12 Stunden — nach Liverpool und Leeds 195 engl. (39 deutsche) M. in 16 Stunden — nach Edinburgh 381 engl. (76⅕ deutsche) M. in 24 Stunden — und in Glasgow 402 engl. (80⅖ deutsche) M. innerhalb 27 Stunden an.

Noch mehr wird die Zeit abgekürzt werden, wenn Kettenbrücken erbauet worden sind, z. B. da, wo jetzt Fähren überschiffen.

Fast in ganz Alt-England versucht man Eisenbahnen anzulegen. Die ersten und schon benutzten sind die in Nord-England in der Grafschaft Durham, zwischen Darlington und Stockton, 10 engl. (etwa 2 deutsche) Meilen lang, die in Einer Stunde zurückgelegt werden, man wird sie bis Manchester verlängern. Die zweite Eisenbahn geht von Manchester bis Liverpool 31 engl. (6¼ deutsche) M., sie kostet 650,000 Pf. St.

(4 Mill. 550,000 Thaler), oder für die engl. ($\frac{1}{5}$ deutsche) Meile 140,000 Thaler. Die Reise wird in $1\frac{1}{5}$, vielleicht in 1 Stunde mit Dampfwagen vollendet. Jene Stocktonsche Bahn ist schon im J. 1829 von 40,000 Wagen befahren worden. James Anderson hat sich verbindlich gemacht, mit seinem Dampfwagen die Brief-Felleisen zwischen Dublin und Limmerick mitnehmen und 12 engl. ($2\frac{3}{5}$ deutsche) Meilen in 1 Stunde zurücklegen zu wollen. Im Herbst dieses Jahres ist der Plan vorgelegt worden, eine Eisenbahn zwischen London und Greenwich zu errichten, die Bahn soll auf einer Bogenbrücke von 4 engl. ($\frac{4}{5}$ deutsche) Meilen ruhen.

Die bisherigen Erfahrungen belehren jedoch fast überzeugend, daß die Kosten der Anlegung und Unterhaltung der Eisenbahnen — bei einer Schnelligkeit von 10 bis 20 engl. (2 bis 4 deutschen) Meilen in Einer Stunde und die Auslage für die Erbauung und Ausbesserung der Wagen die Einnahme beinahe übersteigen. Denn die Wagen werden der starken Reibung wegen, alle Augenblick schadhaft, und deren Reparatur beträgt wenigstens 3600 Pf. St. (21,600 Thaler). Diese Kosten sind in der letzten Zeit so bedeutend gewesen, daß die Eisenbahn-Compagnie, seitdem sie Waaren-Transporte übernahm, regelmäßig einbüßte und beim Befördern der Reisenden sehr wenig gewann, obgleich diese Personenfahrten beinahe das ganze Geschäft der Post und Fuhrherren oder Lohnkutschen an sich gerissen haben (Spener. Zeit. 1832, Nr. 198, S. 4 unten).

---

§. 9.

Reisen und Versenden zu Schiffe.

a) Die Dampfschiffe

sind bestimmt, Personen, Briefe, Pakete und Güter aller Art zu befördern; sie gehen größtentheils nur im Sommer vom

1. April bis zum letzten October, einige früher, andre später anfangend und aufhörend, wenige fahren auch im Winter. Widrige Winde, wenn sie nicht sturmartig sind, Gegenströmungen und Windstille hemmen nicht den Lauf dieser Fahrzeuge, die Fahrt geschieht mit Sicherheit und Gewißheit und so schnell, daß eine Reise oft in 18—20 Stunden vollendet wird, zu welcher mit Segelschiffen 3—6 Tage gebraucht wurden m).

James Taylor kam zuerst auf den Gedanken, die Kraft der Dämpfe auf die Schifffahrt anzuwenden, wie 25 Jahr zuvor Cugnot in Paris und 2 Jahr vorher die Brüder Symington in Schottland auf Fuhrwerke sie versucht hatten. Taylor machte im J. 1788 den ersten Versuch mit einem Dampfboot auf dem See Dalswinter. Nach ihm zeigte Clarke zu Leith in Schottland ein ähnliches Dampfboot. Man schritt fort im Vervollkommnen und Vermehren, und gegenwärtig fahren fast aus jedem Hafen Englands Dampfschiffe auf allen Meeren und überall hin, wo der Handelsgeist und die Uebermacht Großbritanniens sich angesiedelt und feste Besitzungen errungen haben.

Die wichtigsten Fahrten geschehen

von Brigthon nach Boulogne und Dieppe in 8—10 Stunden,
- „ Bristol nach Dublin in 24 St. — nach London in 2 Tagen,
- „ Dover nach Boulogne und Calais in 3—6 St. — nach Ostende in 10 St.
- „ Dublin nach Bordeaux in 70 St. — Bristol und Liverpool in 24 St. — Holyhead in 6½ St. — London in 3 Tagen.

---

m) das größte in England erbauete Dampfschiff, der Soho (Hört!), führt 350 Tonnen, jede zu 2000 Pfund, 100 Pfund auf einen Zentner, der Messenger (vorher Georg IV. genannt) soll 1000 Tonnen — 2 Millionen Pfund — Last tragen. Nord-Amerika's allergrößtes ist zu 500 Tonnen. Gegenwärtig (im Februar d. J.) fahren auf dem Ohio und Missisippi 323 Dampfschiffe.

von Edinburgh nach London in 3—5 Tagen.

- Falmouth nach Cadix in 6—8 Tagen — Calcutta (31,000 engl. 6642 deutsche M.) in 114 T. — Corfu (2240 engl. 480 deutsche M.) in 16 T. — Corunna in 4 T. — Gibraltar in 5—7 T. — Madras in 70 T. Malta in 13 T.
- Glasgow auf dem Fluß Clyde, auf den Seen Loch Lomond und Loch Neß und 16 Boote nach Grenock.
- Harwich nach Gothenburg in 4—5 T.
- Holyhead nach Dublin 6½ St.
- Hull nach Hamburg in 3—4 T.
- Liverpool nach London, nach Savannah (in Georgien, Amerika) in 24 T.
- London nach Amsterdam in 24—36 St. — Antwerpen in 24—28 St. — Boulogne in 12 St. — Bristol in 2 T. — Calais, täglich, nur Sonntag nicht, in 8—12 St. Christiansand in 3 T. — Corunna in 5 T. — Dublin in 3 T. — Dünkirchen in 8—12 St. — Edinburgh (Leith) in 3—5 T. — Galway — Gibraltar in 9 T. — Gravesand (der erste Hafen vor London, 22 engl. 2½ deutsche M. entfernt) in 2 St. — Hamburg in 50—60 St. — Havre in 20 St. — Kadix in 9 T. — Kopenhagen in 4 T. — Kronstadt in 8 T. — Limerik — Lissabon in 7 T. — Liverpool — Margate in 4—5 St. — Ostende in 16—24 St. — Paris in 3—4 T. — Petersburg in 9 T. — Portsmouth — Ramsgate in 5—6 St. — Rio de Janeiro in 45—55 T. — Rotterdam in 24—30 St. — Sevilla in 9 T. — von Rotterdam weiter auf dem Rhein bis Düsseldorf in 20—30 St., Cöln in 5 St., Bonn in 4 St., Coblenz in 10 St., Bingen in 10 St., Maynz in 4 St., Mannheim in 12 St., Straßburg in 34 St. — von London bis Straßburg überhaupt in 5 Tagen, zurück stromabwärts in 4 Tagen.

von Newhaven nach Dieppe in 8—10 Stunden.
- = Plymouth nach Bilbao in 3—4 T. — Vigo in Spanien in 4 T.
- = Portsmouth nach Bilbao in 3—4 T. — Corunna in 4½ T. — Havre in 20—30 St. — Lissabon in 7 T. —
- = Ramsgate nach Boulogne und Calais in 8 St.
- = Valentia im südwestlichen Irland, der Haupt-Niederlage der Waaren fast aus allen Städten Englands — gehen Dampfschiffe mit diesen Waaren nach Halifax, Jamaika, Madeira und New-York in 14—20 Tagen.

Nach der Angabe der Times und des Galignani ꝛc. betrug im Jahre 1829 die Gesammtzahl der Königlichen und Privat-Dampfschiffe 510. Nur Nord-Amerika allein, keine andre Seemacht kann und wird bald diese Anzahl erreichen, denn in eben dem Jahre 1829 waren dort schon 342 im Dienst.

b) Paketboote

werden die kleinen bewaffneten Schnellsegler genannt, welche stets aus bestimmten Seehäfen an festgesetzten Tagen und Stunden — insofern Wind und Wetter nicht das Auslaufen und die Fahrt verhindern — nach bestimmten Ländern und Häfen Briefe, Reisende und Pakete, so viel der Raum gestattet, hin und zurück überbringen. Dieser festgesetzten Zeit des Abgangs und des Unterwegesbleibens wegen, auch weil die Fahrt zwischen einem und demselben Bestimmungs-Ort gerichtet ist, heißen diese Fahrzeuge: Wasserposten, auch Postschiffe. Sie legen gewöhnlich in einer Stunde 8—10 Seemeilen (2—2½ deutsche M.), bei starkem günstigen Winde wohl 14—16 Seemeilen (4 d. M.) zurück.

Der Ursprung dieser geregelten Fahrten geht in die Zeit zurück, als Spanien, Portugal, England und Frankreich in dem entdeckten Amerika neue Staaten gründeten und diese Anordnung treffen mußten, um die Verbindung mit dem Mutterlande zu unterhalten. Die Paketboote standen als Postschiffe früher unter den Befehlen des General-Postamts, jetzt gehören

sie zum Marinewesen oder unter die Admiralität. Der Kapitän eines solchen Schiffs hat in der Regel nach 4—5 jähriger Dienstzeit ein Vermögen von 14,000 Pfd. St. (98,000 Th.) erworben.

Großbritannien, die Seemacht, welche jetzt den ersten Rang einnimmt, der keine eines andern Reichs gleich steht, muß vermöge seiner Besitzungen in Amerika, Afrika, der fast unbegränzten in Asien, und mit Australien einen Flächen-Inhalt von 176,093 Quadratmeilen und 51 Mill. Einwohnern, ferner wegen seines Welthandels, seiner Verbindungen und seines Einflusses, auch die Mittel und Werkzeuge zureichend besitzen und unterhalten, um sein Vorrecht behaupten und ausführen zu können. Diese sind seine Flotten; diese Beweise seiner Macht und Gewalt auf allen ihm zugänglichen Meeren, mit Ausnahme des vom Lande rund umschlossenen Caspischen Meeres, und die Menge seiner Dampfschiffe und Paketboote bezeugen die Höhe und das ausgebreitete Gebiet seines Verkehrs.

Seine Paketboote fahren

von Brigthonstone nach Dieppe in 22—30 St.

- „ Dover nach Boulogne und Calais in 9—10 St. — nach Ostende in 18—20 St.
- „ Falmouth nach Lissabon, Nord-Amerika und Westindien gehen monatlich über 30 Paketboote ab — nach Rio de Janeiro in 50—55 T. — nach Valparaiso in Chili in 58—70 T.
- „ Harwich nach Calais in 8—10 St. — Ostende 16—20 St. — Gibraltar, Malta, Morea, die nach Hamburg und Helvoetsluys geschehen jetzt von London aus, wodurch das Postamt 12,000 Pf. St. Miethe für 12 Segelschiffe erspart.
- „ Hull nach Hamburg in 3—4 T. — von Holyhead nach Horth.
- „ Liverpool nach Rio de Janeiro in 50—55 T. — nach der Insel Man — nach New-York in 15 T. — nach Sandy-Hook (Hafenbucht von New-York) 3000 engl. See- (750 deutsche) Meilen in 15 T., also täglich 50 deutsche M.

von London (eigentlich Gravesand, dem ersten Hafen vor London, 22 engl. (4½ d.) Meilen entfernt) nach Barbados in 25—30 T. — Bahama 30—40 T. — Bombay in 90—110 T. — Calcutta 100—120 T. — Canton in China 120—140 T. — Capstadt 65 — 70 T. — Haiti auf Domingo, Jamaika, Cuba, Porto Rico und den kleinen Antillen in 28—40 T. — Madeira in 15—20 T. — Madras in 95—110 T. — Ostende in 19—26 St. — Pondichery in 90—110 T. — Helvoetsluys 15—30 St. — Rio de Janeiro 45—55 T. — Surate 90—116 T. — Valparaiso in Chili 58—70 T.

„ Portpatrik in Schottland nach Donaghaden in Irland wöchentlich viermal.

„ Portsmouth nach Cherbourg und Havre in 20—30 St. — Lissabon in 10 T.

„ Waterford nach Milford.

„ Weymouth nach Cherbourg in 12 St. — Guernsey und Jersey.

„ Yarmouth nach Cuxhaven in 2—4 T.

Außer diesen Paketbooten besorgen die Kriegs- und Handelsschiffe das Mitnehmen der Briefe, Reisenden und Frachten nach Afrika, Ost- und West-Indien.

Jeder Brief, der von England mit den Paketbooten weiter gehen soll, muß mit 60 Schilling (20 Thaler) frankirt werden, und mit 12 Schilling für jedes Loth eines Briefes, mit dem Dampfboot von Hamburg nach England. Dies Seeporto behält das General-Postamt in London, ohne für den Transport zur See etwas zu bezahlen, weil die Marine das Mitnehmen umsonst besorgt. Sollte das Postwesen auch das sogenannte Schiffsporto vergüten, so würde dasselbe, statt der Einnahme, noch Zuschüsse geben müssen, obgleich das Porto unmäßig hoch festgestellt ist. Eben jene Ersparung der Transportkosten für die Briefe, welche mit den Schiffen und Mail-coachs befördert werden, steigert die Post-Einnahme zu der Höhe von 10 Millionen Thaler.

---

§. 10.

England und Deutschland, Engländer und Deutsche.

Viele, besonders diejenigen, welche keine Vergleichung der innern Verfassung der Länder gegen einander anstellen, weil ihnen das Wesentliche zu einer richtigen Beurtheilung — ich meine die gründliche Kenntniß des Eigenthümlichen eines jeden Staats — abgeht, zu welcher Klasse auch diejenigen gehören, welche in London allein auf den Reisen von den Landungsplätzen dahin ihre Beobachtungen anstellten, diese Vielen rühmen alles, was in England besteht und sichtbar ist, folglich auch

das Englische Postwesen.

Der eigne Maaßstab im Beschauen des Aeußern und Auffallenden der dortigen Postanstalten, z. B. der eleganten Post- und Reisewagen, welche fürstlichen Staatskutschen gleichen; der Postillone und Conducteure in scharlachrothem Sammt und goldverbrämten Tuchröcke gekleidet, deren feine Kastorhüte, schneeweiße Halskrausen und Handschuhe, glänzende Stiefeln rc. rc. nur dieser Prunk leitet die Meinung. So preisen sie die mit prächtigem Geschirr bedeckten Postgespanne, rühmen hoch das schnelle Fahren und ereifern sich im höchsten Unwillen, daß diese Gegenstände noch gar nicht in demselben Grade in andre Staaten, namentlich in Deutschland, eingeführt worden sind.

Allerdings haben diese Beurtheiler Recht, weil sie nicht Ein, auch zwei Jahr und länger alle Provinzen Großbritanniens, z. B. Wales, Nord-England, Schottland und Irland durchreisten, um wahrzunehmen, daß nicht alles so aussieht und geschieht wie in London und etwa 20 bis 30 Meilen in der Umgegend, auch weil sie nicht daran denken, daß Deutschland, Frankreich, Dänemark rc. rc. kein England sind, seyn können und seyn mögen.

Die Betrachtung des Einzelnen wird vielleicht überzeugen. Zuerst

a) das neue Posthaus in London.

Welcher Monarch kann und wird, wie vor 6 Jahren das Parlament, für den bloßen Bauplatz zu einem neuen Postgebäude in London 299,359 Pfund, 6 Schilling, 6 D. (2 Mill., 95, 515 Thaler, 5 Sgr.) zur Auszahlung anweisen, und den Bau-Anschlag auf 200,000 Pfd. (1 Mill., 400,000 Thaler) bestätigen? Von selbst versteht sich, daß der Baumeister und dessen Beistände wenigstens noch die Hälfte mehr, also 100,000 Pfd. (700,000 Thaler) an Zuschuß nachfordern und erhalten, weil Irrthümer beim Rechnen, Zufälle, z. B. das altherkömmliche und gewöhnliche Einstürzen eines Neubaues, und andre Makel und Gebrechen nach der Bestätigung des Bauanschlags erst eingetreten sind.

Dieser köstliche Bau ist unter Robert Smirke's Aufsicht geschehen, das Fundament von Granit, der Aufbau von Backsteinen, mit Portland Steinen verblendet, die Vorderseite 389 Fuß lang, mit 3 Hallen (Portico's, Eingängen) von korinthischen Säulen geziert rc. rc. Dies neue Posthaus soll für den besagten Kostenpreis zwar auch ein Prachtwerk der neuesten Baukunst seyn, aber — der Irischen Postbill dieses Jahrs 1832 zufolge — wird Jeder mit einer Geldbuße bestraft, welcher die Postgebäude in London und Dublin anschauet, sey es wegen Bewunderung des bekannten unerreichbaren Geschmacks der Britten im Baustyl — den keine andre Nation nachahmen mag — oder sonst eines Witzes wegen. Dennoch steht es jeder Katze, überhaupt jedem unvernünftigen Viehe frei, diese Denkmäler des Reichthums und Erhabenen, sogar die Großen des Landes, die Lords, Dandy's und Gentlemans in Form und Haltung auf ihren wilden Rossen, und was umher sichtbar ist, anzustaunen. Nur Paddy und John Bull müssen mit abgewandtem Antlitz schweigend und wie erblindet, vorüber schreiten.

b) Englische Postpferde und Fahren.

Nach dem mündlichen und gedruckten Gerede der Anpreisenden zu urtheilen, schein tihnen fremd zu seyn, daß ein Fuhrherr in England oft 200 Guineen (jetzt Soveraings genannt) — 1400 Thlr. in Golde — und mehr **für zwei Postpferde** gibt n) und dort kein Postillon oder Postkutscher, seiner innern wilden Natur folgend, ein sonderliches Aufheben macht, oder irgend einen Kummer bedeutend äußert, wenn seines Herrn überjagte Pferde vor dem Wagen hinstürzen. Auch wenn die Reisenden Armbrüche und Quetschungen durch den Wagen-Umwurf erlitten, erleichtert er sein Herz und seine Wehmuth zwar durch Flüche, aber anständig; übrigens fallen Schmerz und Kurkosten nicht ihm, sondern den Reisenden, und das Kaufgeld für ein neues Gespann seinem Brodherrn allein zur Last. Der Mensch erfüllte buchstäblich die Pflicht: **Schnell zu fahren,** — von den Folgen steht nichts im Gesetze, sollten auch 3 oder 4 durch den Umwurf Verletzte sterben. Ein Stadt-Wundarzt auf der Poststraße von **London** nach **Birmingham** bewies aus seinen Krankenlisten, daß im Verlauf eines **Jahres allein in seinem Amtsbezirk 117 Post-Reisende** mit gequetschten, verrenkten, oder zerbrochnen Armen oder Beinen, auch zerschelltem Kopfe, und unter jener Zahl 9 **tödtlich** Verletzte zur Kur gebracht worden wären.

---

n) **Seitenstücke.** Gibt wohl ein Posthalter in Deutschland 1682 Thaler für 2 Dienstpferde? — Der verstorbene König **Georg** IV. kaufte den Wettrenner **Colonell** für 1000 Guineen (7000 Thlr. Gold) und sein Lieblingspferd Rokingham für 2000 Guineen (14000 Thlr.), das er dem Brauer **Bullok** wieder für 800 Guineen (5600 Thlr.) überließ. Der Hengst Wosul würde für 8000 Guineen (56,000 Thlr.) nach Rußland verhandelt. Lord **Chesterfield** gab für den Wettrenner Zinganee 3000 Guineen, sind 21,000 Thaler. Welcher Monarch zahlt soviel für Ein Pferd? — Nur Britten können und thun das, wie z. B. der Herzog (sonst Lord) **von Buccleugh**, dessen Einkünfte **jährlich** 250,000 Pf. St. — oder 1 Mill. 750,000 Thaler — betragen.

In Deutschland und Preussen wird durch die Eilwagen und Schnellposten ebenfalls das Fortbringen der Brief-Felleisen und zugleich der Reisenden und Handpakete besorgt, aber — wohl zu beachten — das Fahren geschieht mit Vernunft und Vorsicht, der Dienstpflicht der Postillone, den Kräften der sehr tüchtigen Pferde angemessen, und dennoch mit einer Geschwindigkeit, die wohl Niemand gesteigert wünschen wird.

c) Wege in England.

Auch Lobreden erschallen überall auf die trefflichen Wege in England. Sie sind es, aber beschränken sich auch nur auf die Turnpike-roads (Barriere- oder Schlagbaum-Straßen), wo Wegegeld entrichtet wird, auf weiter nicht ins Innere des Landes und seitwärts. Jene Straßen gleichen, nach Verhältniß der Jahrszeit, völlig den meisten unsrer Chausseen, den Wegen im südlichen Schweden und den Pavéstraßen in Frankreich. Sie sind auf beiden Seiten mit Hecken begränzt und viele so schmal, daß zwei sich begegnende Wagen kaum ausweichen können; nur der dreiste Britte in seinem ungestümen Koller vollführt ein solches Wagestück.

Die Heerstraßen im südlichen England sind überhaupt nur 30 Fuß breit, durchweg mit Steinen ausgelegt und der Fußweg, 3 Fuß breit, steht zu beiden Seiten etwa 6 Zoll höher. Zudem geben alle hochgepriesenen Wege die vollständigste Ueberzeugung, daß kein Reisender irgendwo erstickende Staubwolken vermißt, oder gar über den Mangel derselben jammert, auch wird Niemand im Wagen ein wohlthuendes Rütteln und ein Zusammenstoßen mit seinen Nachbarn, auch oft mit dem Gefährten Kopf an Kopf gegenüber, vermissen. Im Fahren auf den Seitenwegen nach entfernten Orten, noch kräftiger in den nördlichen Provinzen, in Schottland und Irland, werden den Gliedern die eindringendsten Ermahnungen zur Gnüge zugetheilt. Bis zu den Mordwegen und heillosen Landstrichen einige

Meilen jenseit Liverpool, Manchester, Birmingham, Oxford, York und Cambridge ist noch kein Lobredner der englischen Wege gedrungen.

d) Engländer und Deutsche als Reisende.

Franzosen, Italiener, Deutsche, Schweizer und alle Reisebeschreibungen klagen übereinstimmend, daß der Engländer, einzeln oder Truppweise, auf seinen Reisen das Ausland mit zerstreutem Geiste durchfliege, bei den Fuhrgeldern, Extrapost- und Postillons-Trinkgeldern knausere, mit allen Gastwirthen oft 2 Stunden um 4 Batzen, 6 Kreuzer, oder 1 Frank ergrimmt und wüthig zanke und lärme, gar breit und vornehm thue, auf alles schimpfe und fluche, sich überall ungeberdig betrage und abgeschieden halte.

Allerdings liegt es in der Natur des reisenden Engländers, beim Begegnen eines Landsmanns, fremd oder bekannt, zuerst zu fragen: Wo wohnen Sie? Wie viel bezahlen Sie? oder auf der Landstraße: Wie viel bezahlten Sie? — Zwei Grundzüge bezeichnen den Character dieser Insulaner, nämlich: die Knauserei und: Nichts gefällt, alles mißfällt ihnen im Auslande, sogar die Durchsichtigkeit des Rauchs, die Klarheit des Trinkwassers, die Kleinheit der Rumgläser und die redliche, treuherzige Höflichkeit in Deutschland.

Lord Byron, der doch seine Landsleute besser als jeder Ausländer kennen mußte, sagt in seinen Schriften ganz unbefangen: „Diese Travellers und Travellerinnen (Reisende, also „Lords, Sir's, Gentlemans, Lady's und Mißeß) sind häufig so „unwissend und so durch Vorurtheile und Angewöhnungen „versumpft, daß sie es für gerathener halten, unter sich zu „bleiben."

Das Morning-Journal sagt sogar im Septemberheft des J. 1829 offenherzig: „Wir (Engländer) sind im Grunde ein „Volk, das keine Lebensart versteht (an ill-bred people) rc. „Es ist ein eingewurzelter Gebrauch bei den Engländern, zu „schimpfen in Phrasen, welche ihnen die darin ausgezeichnet reiche

„englische Sprache liefert ꝛc. ꝛc.“ Diese Urtheile — obgleich von Eingebornen und Sachkundigen zu Jedermanns Kenntniß gedruckt ausgesprochen — scheinen wohl etwas zu streng und allgemein zu seyn, denn das Aparthalten z. B. ist ja eben ein sprechender Beweis von einer lobenswerthen Selbstkenntniß und Bescheidenheit.

Jeder Cicerone und Lohnlakay, überhaupt die Römer, verhehlen freilich nicht, und sagen's Jedem, der hören will, in sehr ergötzlichen Lobreden, daß fast alle Britten und Brittinnen sich in einem Punkte — in der größten Gleichgültigkeit für das, was sie sehen — gleichen und darum 40 Gemälde und 50 Statuen in 1½ Minuten anschauen und aus den köstlichsten Gallerieen, z. B. der Akademie in Florenz, nach 4 Minuten unruhigen Herumtreibens, laut schnatternd fortrennen. Aus dem nämlichen Instinct geschiehts, daß sie 3 Kirchen und das vormalige Pantheon (Rotonda), den Vatikan und 2 auch 3 Gemälde-Gallerieen in Einem Vormittage stürmend durchlaufen, auf ausgespreizten Beinen festgestemmt, den Hut auf den Hinterkopf gestülpt o) und die Hände in den Rocktaschen angeklammert, die herrlichsten Denkmäler und Prachtstücke wie in Verzückung — angähnen, und somit ganz Rom und dessen Umgebungen, nebst Fraskati und Tivoli, in höchstens 3 Tagen auswendig lernen.

Dennoch gibt's Ausnahmen, wie überall. Im vorigen Jahre, Beispielsweise, besahen zwei Lords die bekannte Medizeische Venus in Florenz. Einer derselben, ein starker Naturforscher und großer Mathematikus, zog einen Zollstock hervor, Beide

o) Höchst ungern, selbst bei Begrüßungen, nimmt der Engländer den Hut vom Kopfe, sogar höchst selten und nur gezwungen, wenn in katholischen Ländern das Allerheiligste in Prozession vorbeigetragen wird. In den meisten Bureaux, Geschäftszimmern, folglich ebenfalls in den Poststuben, arbeiten und gehen die Beamten, hoch und niedrig, auch die Ankommenden und Fragenden, mit bedecktem Kopfe, und in den Zollhäusern, wenn's warm ist, in Hemdärmeln. Ländlich, sittlich.

Beide maßen genau alle Glieder der Statue, besonders die Umgegend der Hüften auf der Rückseite, und — notirten den Befund, gewissenhaft nach viertel und achtel Zollen berechnet, in die Schreibtafeln. Das Ebenmaß des Ganzen, die unerreichbare Anmuth und Schönheit der Gestalt fielen keinem dieser ausmessenden Beschauer auf.

In Neapel, Palermo, Florenz, Mailand, Venedig und wohin sich jene Insulaner verirren, erschallen derselbe Ruhm und die Bewunderung mit unzähligen Grundtexten bekräftiget, ganz eigentlich auch über deren Art zu reisen. Hat doch z. B. im Junius 1830 von einer großen Gesellschaft Engländer, darunter auch Lady's und Mißeß nur ein alter Schiffskapitän mit seiner zarten 18jährigen Tochter allein die Spitze des 10,800 Fuß hohen Aetna bestiegen, aber, kaum 3 Sekunden sich rund um sehend, stieg er sogleich wieder hinab zu seinen weit unten im Dorfe Nicolosi zurück gebliebenen tosenden Gefährten, die vielen Unfug trieben. Der ganze Trupp wanderte — wo es keine Wagen, nur manche Fatalia gab — oder ritt fürchterlich lärmend durch Syracus (Siragosa), Palermo und Neapel, Niemand von ihnen verstand und sprach ein Wort italienisch, französisch oder deutsch, das Goddamn bringt durch die ganze Welt. Um aber so reisen zu können, muß man Britte seyn.

Daher steht — auch in der Schweiz — der Glaube fest: der reisende Engländer sieht nichts, lernt und bewundert nichts, freut sich über nichts und geht, wie er gekommen ist. Doch alle diese gesagten und gedruckten Nachreden mögen zum Theil nur böser Leumund, oder übertrieben seyn. Denn wie würden die edlen Lords und Sir's, nach der Heimkehr ins Vaterland, tiefsinnige Abhandlungen über das Nicht-Betrachtete schreiben können, wenn gleich nur aus dem rein kaufmännischen Grunde, ein ansehnliches Honorar p) von einem Verleger zu erhalten, damit doch die

---

p) Die Schriftsteller Honoraria sind in England sehr bedeutend: So ließen sich vor 3 Jahren sechs überreiche Lords — Jeder für seinen, (oder

Reisekosten gedeckt werden und das lesende Publikum sie ersetze.

Und wie der Deutsche auf Reisen?

Wegen seines klaren Sinns und Gefühls für Kunst und Sitte, wegen des Anständigen und freundlich Geselligen, wegen seiner Gemüthlichkeit und des Verständigen im Beschauen, Urtheilen und Benehmen überall hoch geachtet und gern aufgenommen in Italien, Frankreich, England, Spanien, Ost- und West-Indien und wohin er nur kommen mag.

Aus Sparsamkeit, innerm Groll, Langeweile und quälendem Verdruß, oft auch im Aufwallen einer Neugier und Marotte q)

---

von einem armen gedungenen Gelehrten) fabricirten Aufsatz auf kaum $1\frac{1}{2}$ gedruckten Bogen zu einem Taschenbuche (Almanach) 100 Sovereings (700 Thaler Gold) vom Verleger zahlen. Beträgt 4200 Thaler in Gold für alle 6 Lords und für 9 gedruckte Bogen in Duodez — also 94 Stück Friedrichsd'or oder 540 Thaler in Gold pro Bogen.

q) Nur 2 Beispiele von Tausenden. Im August 1798 hörte Lord Ch—r—d in einer großen Gesellschaft bei Hofe die Schönheit und hohe Anmuth der (am 19. Julius 1810 entschlafenen) Königin Luise von Preussen allgemein bewundern. Am andern Tage früh war er schon auf der Reise nach Berlin und fuhr, gleich nach seiner Ankunft, weiter nach Charlottenburg (1 Meile von Berlin) dem damaligen Sommer-Aufenthalt des Hofes. Der Lord stellte sich dort auf den großen freien Platz vor dem Schlosse und lorgnettirte unverwandt und scharf nach der Königlichen Wohnung. Die Königin, von ungefähr an ein Fenster tretend, bemerkte den allein und unbeweglich stehenden Beobachter in Reisekleidern, und sandte einen Hofdiener auf einem Umwege dahin, um, wie zufällig vorübergehend, den Fremden nach der Absicht seines Forschens zu befragen. Mylord erklärte ohne Bedenken, daß er ein Engländer und hieher gereiset sey, die Königin zu sehen. Der Bediente gab einige Hoffnung und empfahl, noch zu verweilen. Die Antwort ward der Monarchin überbracht, und von der herrlichen Frau sogleich dem Gemahl mitgetheilt. Das Königliche Paar, stets voll Huld, billige und so ansprechende Wünsche zu gewähren, auch durch das Eigene des Wunsches noch höher zur Freude

reiset der Engländer — sich zu belehren und zu vergnügen der Deutsche.

e) Einige Post-Einrichtungen.

Sogar die vielen Unvollkommenheiten des englischen Postwesens und manche die Correspondenten belastende Erschwerungen fallen jenen Insulanern nicht auf, weil die Macht der Gewohnheit und der eigenthümliche Starrsinn und Dünkel der Nation — Alles, was bei ihr besteht, für das allein Beste zu halten — sie geheiligt und mit den feststehenden Formen der Geschäftsführung unzertrennbar verschwistert haben. Eben darum werden jedem guten Antrage zur Verbesserung der Postanstalten,

---

aufgeregt, wandelte nach wenigen Minuten langsam dem Harrenden nahe vorüber und begrüßte ihn freundlich, wie immer Jedermann. Mylord, noch auf demselben Fleck stehend, betrachtete den König und die Königin, bis Beide im Garten verschwanden, setzte sich sogleich in den nahe haltenden Reisewagen und fort ging es wider Tag und Nacht, sonder Rast und Weile zurück nach London, um am Hofe und in allen Clubs seine Selbst-Ueberzeugung von der unbeschränkten Wahrheit des Rühmens freudig zu verkündigen. Also Hören, Reisen, Sehen und Zurückeilen in Einem Athem.

Man pries in Gegenwart des überreichen Lords S—r das wunderbar erbaute eiserne Gitter um den kaiserlichen Schloßgarten dicht an der Newa in Petersburg. Schon am folgenden Morgen bestieg derselbe — ohne Dienerschaft — ein so eben nach Kronstadt absegelndes Schiff, ließ sich gleich nach seiner Ankunft in einer Schaluppe über die Meerenge nach Petersburg übersetzen, und die Newa hinauf bis zum Schloßgarten fahren, blieb ruhig sitzen, betrachtete in wenigen Minuten das künstliche Gitterwerk und fuhr — ohne auszusteigen, oder sich sonst weiter umzusehen, zurück nach Kronstadt und auf dem ersten nach England segelnden Schiffe nach London.

Man fand dort diese Engländereien in der Ordnung und Beifallswerth, denn der Zweck der Reisen war erreicht worden, beide Wißbegierigen wollten ja nur das hoch gerühmte Herrliche und Schöne allein, und sonst nichts weiter schauen.

alle Schwierigkeiten von den Ober-Postbeamten selbst entgegen gestellt und der Ausführung in den Weg gelegt. So wurde vor 2 Jahren dem General-Postamt in London der Vorschlag eingereicht, eine Post von Harwich gerade nach Liverpool oder Manchester, etwa über 5 schon vorhandene Stationen anzulegen, damit die Briefe vom Continent, hin und zurück, nicht den großen Umweg über London nehmen und nicht über 2½ Tage länger unterweges seyn dürften. Aber der Schlendrian und das Alte müssen aufrecht bleiben. Unthunlich, war die Antwort.

Was würde man in Deutschland sagen, wenn eingeführt würde, daß, wie in ganz England gesetzlich ist und wovon nicht abgewichen wird,

alle ins Ausland gehenden Briefe unbedingt frankirt werden müßten, z. B. alle aus dem Preussischen nach Sachsen, Hannover, Hamburg ꝛc. ꝛc. oder aus Baiern nach Würtemberg, Sachsen, Hessen ꝛc. ꝛc. überhaupt aus einem Staat in den andern,

wenn man nur zweimal in der Woche, Briefe ins Ausland, mithin auch in den Nachbarstaat senden könnte und dürfte,

wenn alle Correspondenz aus und nach Frankreich, Spanien, England, Italien, dem Norden und dem Nachbarreiche ohne Ausnahme den Umweg über die Hauptstadt, (also oft hin und zurück denselben Weg) nehmen müßte,

wenn am Sonntage im ganzen Lande die Post-Comtoirs geschlossen wären, und die Posten und Reisenden in einem armseligen Dorfkruge, oder in einer unheimlichen Waldschenke 24 Stunden verweilen müßten, insofern sie Sonnabends gegen Mitternacht gerade dort eintreffen. Denn Sonntags früh hören gesetzlich die Geschäfte aller Arbeitenden und Ehrlichen auf, und auch das liebe Postvieh hat seinen vollständigen Ruhetag.

Geld- und Paketsenden.

Das Staats-Postwesen in England hat es nur mit dem Befördern der Briefe zu thun, wie S. 127 gesagt worden ist, das Fortschaffen der Geld- und Waaren-Pakete bleibt den Fuhrleuten und Schiffern überlassen. Gesetze darüber sind nicht vorhanden, jene können fordern — besonders für Handpäckchen — soviel sie wollen, und der Betrag muß sogleich bei der Aufgabe entrichtet werden.

Der Ersatz eines Stücks, oder einer Summe, im Fall des Verlorengehens, wird zwar versprochen, aber nach einem 4 auch 6 jährigen Prozeß über den Beweis der Auflieferung (die in der Regel abgeleugnet wird) und über die Feststellung des Werths ꝛc., auch nach vorläufig bezahlten 3- bis 400 Thalern Gerichtssporteln, ist kaum Hoffnung, etwas zu erhalten. Absender und Beklagter stellen den Verfolg ihren Advokaten anheim, und diese wieder dem Gerichte, welchem nach 2 Jahren die ganze Geschichte fremd geworden ist.

Es ist fast unmöglich, kleine Pakete nach entfernten unbedeutenden Oertern zu senden, man muß sich zuvor einen Fuhrmann aufsuchen, der die Straße dahin befährt, und jene an einen Mann adressiren, der den weitern Transport besorgt, und von dessen Willen und Redlichkeit das weitere Schicksal des Stücks abhängt. Eine Auskunft wird nicht gegeben.

Man kann die Vorsorge des General-Post-Office in London für die Wohlfeilheit der Correspondenz nicht genug bewundern und als Vorbild dringend empfehlen. Ein Beispiel wird jene beweisen. Vor wenigen Monaten ging noch ein Paketboot von Harwich zweimal wöchentlich nach Cuxhaven (Hamburg) und zwar Dienstag und Freitag Abends. Jetzt ist die Abfahrt aufgehoben, nach London verlegt und geschieht durch ein Dampfschiff der General-Steam-Navigation-Company. Durch diese so nützliche Veränderung ist bewirkt worden, daß statt des frühern geringern Seeporto, nun das höhere volle Porto bei den Dampfschiffs-Fahrten bezahlt werden muß. Man

erkennt hieraus mit Beifall, daß das General-Postamt von Alt-England mit Umsicht und merkantilischer Schlauheit solche Verbesserungen einführt, welche zwar nicht den Vortheil des Publikums bezwecken, aber ein höheres Porto gewinnen lassen. Die Schifffahrt-Kosten für den Transport der Brief-Felleisen bezahlt nämlich der Staat, das Seeporto aber bezieht das General-Postamt allein, mithin baarer Gewinn ohne einen Penny Ausgabe.

f) Betrachtungen über einige gepriesene Vorzüge Englands.

Um die Wahrheit der Lobreden auf die Vorzüge Englands vor Deutschland, noch gründlicher würdigen zu können, mögen einige Beispiele der Eigenthümlichkeiten des hochgerühmten Landes hier nachfolgen und das Urtheil jener Bewunderer berichtigen.

In welchem andern Staate kostet wohl die Einführung eines Erzbischofs in seine Kathedrale (Haupt- oder Domkirche), wie im J. 1828 die des Erzbischofs von Canterbury — 30,000 Pf. St. oder 210,000 Thaler? Freilich die vieltägigen prunkvollen Schmäuse, auf welchen Ale, Porter und die stärksten theuersten Weine wie Wasser flossen, die Reisekosten der dort gegenwärtigen hohen und niedern Clerisei, der Lords, Milady's, Sirs und Missess, nebst gesammter Sippschaft, — alles auf Kosten des Staats — nahmen viele hundert Pfund weg. Die Rechnungen wurden nur über den Gesammt-Betrag eines jeden Gegenstandes abgelegt.

In der Parlamentssitzung am 13. März 1829 wurden vom Schatz-Secretär Dawson gewissenhaft nicht mehr als 97,270 Pf. St. (680,890 Thaler) für Schreib-Materialien, Druck- und Buchbinderkosten der Staats-Kanzleien in London für ein Jahr gefordert und bewilliget.

Die Armensteuer von ganz Alt-England betrug vom 25. März 1827 bis dahin 1828 .... 7 Mill. 489,684 Pf. St. (52 Mill. 427,788 Thal.), davon sind für die Hilfsbedürftigsten in allen

Kirchspielen 6 Mill. 179,876 Pf. (44 Mill. 259,132 Thal.) verwendet worden. — Das vermag doch nur England. Aber man bemerke wohl, daß dennoch überall geknausert wird, wie z. B. beim Arbeitslohn, und wenn das Großthun und Prahlen nicht im Spiele sind.

Im Jahr 1827 betrugen die Kosten für die Veränderungen und Ausbesserungen im Schlosse Windsor, nach den abgelegten Rechnungen, 469,196 Pf. — oder 3 Mill. 284,372 Thaler; darunter die Kosten für die Marmorarbeiten an dem Triumphbogen vor diesem Pallast 34,450 Pf. — sind 251,150 Thaler. Diese Ausgabe für kleine Neubauten, Verlegung der Eingänge, neue Treppen und bloße Verbesserungen begreift freilich kein deutscher Baumeister und Meublirungs-Inspector.

Auch dem ächt kaufmännischen Verfahren der erwerbsamen, religiösen **Bischöfe** und **Prälaten** der orthodoxen englischen Kirche gebührt Ruhm und Ehre. Darum wollen wir ihnen gern vergönnen, **einträgliche Pfarrstellen** ihres Sprengels öffentlich und förmlich zu **verauctioniren** und dem Meistbietenden zuzuschlagen. Der Bestbezahlende — sey er auch sonst im Lehren und Wandel der Schlechteste — erhält den Vorzug. So besitzt mancher geistliche Oberhirt r), Lord und Gentleman 4, 5, 6, 8, 9 Pfründen, einige Bischöfe 12 bis 15, alle zu

r) Der Bischof in Landaff hat 2000 Pf. (14,000 Thaler) — der in Durham jährlich 20,000 Pf. (140,000 Thaler) — die Erzbischöfe in Oxford und Cambridge Jeder jährlich 30,000 Pf. (210,000 Thaler) Einkünfte. Dagegen haben viele hundert ihrer Insassen und Eingepfarrten kaum 4 Kartoffeln zur täglichen Nahrung. Das Entbehren und Genießen wird diesen Genügsamen beim Mittags- und Abendfasten erklärt.

Kauf und Miethe, versteht sich auf wenige Jahre, damit der Pacht- und Miethszins des Prediger-Amts gesteigert werden können.

Diesem Mehrgebot ganz entgegen, aber eben so lobenswerth und tugendhaft, besteht ein andrer Brauch, nach welchem der Geistliche und Inhaber einer oder mehrerer Pfarreien — die er doch nicht alle persönlich verwalten kann — das Vicariat (Stellvertreten im Predigeramt) dem Mindestfordernden und zugleich die Sorge für das Nicht-Verhungern überläßt. Diesem zufolge ziehen fromme und gewissenhafte Strenggläubige aus beiden religiösen Auctionsarten einigen Nutzen. Sie erstehen nämlich in der einen religiösen Versteigerung durch ein Mehrgebot einige Pfarrstellen, und vermiethen oder verpachten diese wieder in kleinen Theilen auch auctionsweise zum niedrigsten Preise, der Ueberschuß aus den vollen Einkünften des Kirchspiels ist sodann reiner Gewinn. Die Kirche in Deutschland nennt diesen christlichen Schacher: Simonie. Die Bibel verdammt ihn zwar (Apostel-Gesch. 8, v. 18), aber der Engländer heißt diese Erwerbsart: Speculation.

Wie preiswürdig und nachahmenswerth auch Englands gerichtliche Verfassung sey, davon überzeugt schon das Gesetz: daß keine legale Urkunde, kein Testament, keine Schrift, aus welcher ein gesetzlicher Anspruch genommmen werden kann, mit Interpunction geschrieben werden darf. Man denke sich das Mistbeet von immerwährenden Prozessen bei solchen Gesetzen, jede Deutung darbietend; und dann in Urkunden, Dokumenten, Verträgen, Patenten, Diplomen, Testamenten rc. rc. alles ohne Commata, Punkte, Kolon und andre Redezeichen. Daher sind auch in keinem andern Lande mehr Prozesse, als in England, manche 40, 70, 80 Jahr während und fortgeerbt auf Enkel und Urenkel. Prozesse, in welchen Mörder, Diebe und Brandstifter von Strafen und jeder gerichtlichen Untersuchung freigesprochen werden, wenn nur Ein Buchstabe in einem der vielen Namen

fehlt, oder dieser, der Geburtsort, einem Jahrzahl, oder nur eine Ziffer unrichtig in die Acten verzeichnet wurden *).

Zudem gibt die Oeffentlichkeit der Gerichtshöfe eine ununterbrochene Lection in Diebstahl, und den schändlichsten Infamien, denn alles wird im Beyseyn einiger 100 Zuhörer verhandelt. Wer also zu jenen einen Hang und Beruf in sich spürt, lernt das Ausüben beim Verhören der Verbrecher. Dies Hören und Belehren ermuthigt den Armen und Erwerblosen, und erzeugt eben das Verderben. Daher auch die kaum glaubliche Zahl der Unglücklichen. Die Zeitung New-Times sagte im J. 1827, daß 39,389 Personen — Kinder unter 14 Jahren mitbegriffen — wegen Raubes und Diebstahls, und 14893 wegen andrer Verbrechen, binnen 2 Jahren wären verurtheilt worden. Jeder bei einer Schmuggelei Ertappte — Mann, Weib, Mädchen oder Kind ist einerlei — wird entweder zum Strang, oder zur Deportation verurtheilt. Man lese nur Frasers Magazin.

Man vergleiche nun diese wenigen Züge der Post- und Staats-Tugenden Alt-Englands Punkt für Punkt mit denen in unserm Deutschland, und wünsche noch, Jene von uns aufgenommen zu sehen.

Leider gehört es einmal zur Untugend so vieler Deutschen, das Eigene, das Gute, Bessere und Herrliche in ihrem edlen Vaterlande zu verkennen, und ohne weiteres Zusammenstellen das Fremde zu überschätzen. Der Britte macht's gerade umgekehrt. Erst spricht er von sich selbst, als zur Haupt-Nation der Welt

*) Theen und Haare, zwei vom Publikum und den Gerichten anerkannte mehrfache Mörder sind nach den englischen Gesetzen frei, Niemand darf ihnen was anhaben, weil sie beide als Zeugen gegen ihren Mitschuldigen auftraten. — Der Mörder und Straßenräuber Marker wurde freigesprochen, weil er in dem am Schluß der Untersuchung beigebrachten Taufschein: Market benannt wurde. Der Buchstabe t entschied gegen Recht, Beweise und Vernunft.

gehörend, wohlweislich aber beim Rühmen seiner Werke die Erfindungen und Zuthaten verschweigend, welche andre Völker zu seinem Machwerk beitrugen — und dann erst, als Nebensache, redet er mit rohem Spott, völliger Unkunde und finstrem groben Hochmuthe vom Auslande.

Wir Deutsche wollen immerhin dem Britten seine Eigenthümlichkeit, seine Postanstalten und theuren Gespanne, Staats-Postwagen und unbändigen Postillone, überhaupt sein Großbritannien lassen, und uns von dem schmäligen Verlangen frei halten, daß Deutschland Englands Trefflichkeit in Brauch und Sitten, in dem gräulichen Justiz- und geistlichen Wesen, besonders in der grotesken Arroganz, im groben Stolz und Dünkel und in der Habsucht sich aneignen möge.

England kann nicht Deutschland, und dies nicht jenes seyn, darum paßt denn auch sein Postwesen nur für dasselbe, und ist weder nöthig noch brauchbar in unserm Deutschen Lande.

Kapitel 13.

Spanien.

Le Quien de Neufville Origine des Postes etc. etc. — Abrégé chronolog. de l'Histoire d'Espagne par M. Désormeaux (aus den Werken des Marianna, Jornandes, de Ferreras, Isidor, M. de Thou und de St. Philippe gesammelt) — Johannes v. Müller, Allgem. Geschichten — Reichardi Orbis terrarum antiquus a D. Campius — Carol. du Fresne Glossarium, Tom. IV. pag. 1282 sub voce: Vereda — Livre des Postes d'Espagne etc. par C. Picquet — Instruccion para viagar en Posta etc. etc. — M. J. Quin (Engländer) Besuch in Spanien im J. 1822 und 1823. — Ordenanza General de Correos, Postas etc. etc. (Spanische Post-Ordnung) — Manual de Diligencias y Mensagerias 1828. — Der Reise-Secretär, ein Posthandbuch rc. von Fr. Raffelsperger in Wien 1829 und 1830. — Notizen in Zeitungen und Aufsätzen, in Journalen und gelehrten Blättern.

Die Römer, als die ersten, welche Spanien in seinem ganzen Umfange beherrschten, hatten, der Sitte aller Ueberwinder gemäß, ihre vaterländische Staatsverfassung, folglich auch ihren cursum publicum dort eingeführt. Zwar findet sich darüber, so weit ich zu forschen vermochte, keine bestimmte Nachricht, aber der Glaube daran wird durch den Umstand bestärkt, daß Domitian eine verfallne große Courier- und Heerstraße (cur-

sum publicum) in Spanien wiederherstellen ließ, die sein Vater, Kaiser Vespasian, hatte erbauen lassen. Eine Wegesäule enthielt die Warnung, diesen Weg zu beschädigen, und eine Strafbestimmung.

Der stete Wechsel der Staatsverfassung und das Entstehen, Steigen und Verschwinden der vielen kleinen Königreiche änderten manche Einrichtung ab, oder vernichteten sie.

Da erschien im J. 759 t) plötzlich der Schöpfer einer neuen Cultur, Abderrhamen Dacheli Miramolin v), und gründete das Reich der Sarazenen oder der Ommiaden (Ommaijaden). Nachdem er dies gesichert hatte, ließ er in seiner Hauptstadt Korthoba (früher Corduba, römisch Colonia patricia, jetzt Cordova) herrliche Palläste und Moscheen erbauen, auch in andern Städten prächtige Gebäude und Gärten anlegen. Er begünstigte Handel und Gewerbe, führte Künste und Wissen-

---

t) Johannes v. Müller schreibt B. II. S. 108: im Jahr 755.

v) Der größte Regent Spaniens, Keiner der Nachfolgenden — nun über 1000 Jahr — hat ihn an Geist, Kraft und Kenntnissen bis jetzt erreicht. J. v. Müller nennt ihn Abderrachman. Muhamed, der Religionsstifter hinterließ nur 2 Töchter, von der ältern stammten die Abassiden, von der jüngern die Ommiaden, aus diesen der Khalife Moawijah ab. Abdallah Sapho, ein Abasside, versuchte dem Moawijah das Khalifat von Damaskus gewaltsam zu entreißen, er gewann die Schlacht. Der Besiegte entfloh nach Aegypten, sammelte dort ein neues Heer, verlor aber Krone und Leben in dem dreitägigen Kampfe vor Cairo. Da ließ Abdallah die 80 Söhne des Moawijah freundlich einladen, sie erschienen im Glauben an Versöhnung, doch Jener befahl, Alle zu erdrosseln. Von diesen rettete sich Abderrahmen allein und eilte mit Gefolge durch Afrika nach Spanien, überwand mit seinem gesammelten Heerhaufen den ihm feindlichen Abassiden-Statthalter Jussuph (Joseph) vor Cordova und stiftete ein neues Reich. — Dieser Held ist nicht mit dem Statthalter Abderrahmen zu verwechseln, welchen 27 Jahr früher, Karl Martell an einem October-Samstag im J. 731 (nach Florian 733) zwischen Tours und Poitiers überwand, der Sarazene wurde getödtet, mit ihm blieben fast 260,000 der Seinigen.

schaften ein, ließ in Toledo und Salamanka arabisch-griechische Gymnasien, und in Cordova eine Universität — die erste in Europa — errichten, diesen Sammelpunkt der arabischen Wissenschaften, der Literatur und der größten Gelehrten damaliger Zeit. Dahin strömte die Jugend aus ganz Spanien, Frankreich, Deutschland und Italien, um Kenntnisse und Geistesbildung zu erwerben.

Es konnten wohl keinesweges die Mittel fehlen, durch welche in den Zeiten der Ruhe, des Handels und Gewerbes, in dem Walten der Wissenschaften und Künste, und während des Aufenthalts so vieler Gelehrten, Schüler, Künstler, überhaupt der Eingewanderten aus fremden Staaten nahe und fern, schriftliche Mittheilungen (ein Briefwechsel) zwischen Jenen und den Zurückgebliebenen in der Heimath Statt haben, und sey es durch Boten zu Fuß, oder reitend, befördert werden mußten.

Diesem zufolge kann, meines Bedünkens, eben so wenig ein Zweifel obwalten, daß die römischen Cours- und Reise-Anstalten (Veredae) fortbestanden haben, wenn gleich der Art des Sendens nirgend gedacht wird. Vier alte Spanische Urkunden v) von den Königen Aldefons v. 26. Mai (VII. Kalend. Juny) am 7. Sonntage Aerae 829. Escritura XXIX. fol. 448 — Ramirus v. 12. October (iiij idus Octobr.) Aerae 947. Escrit. XXXI. fol. 450. — Bermudus v. 29. Junius 1035. (tertio Ka-

v) Sie stehen als Beilagen in der Coronica (Chronik) general de la Orden de San Benito (Sanct Benedict) Patriarca de Religiosos. Por el Maestro Fray Antonio de Yepes, Abad de San Benito el Real de Valladolid etc. etc. Tom. IV. Centuria IV. und Tom. V. Cent. V. — In dem gräßlichsten Mönchslatein geschrieben, z. B. sehr häufig die Präpositionen per und ad mit dem Ablativ, cum, de und a mit dem Accusativ, auch häufig spanische Wörter mit lateinischen Anfängen oder Endungen und umgekehrt, gebraucht. Im Glossario des du Fresne Tom. IV. fol. 1282 sub voce Vereda, stehen ein Paar Auszüge dieser Urkunden, jedoch mit unter abweichend von denen in jenem spanischen Original in 7 starken Foliobänden, aus welchem und nicht aus dem du Fresne, das hier Gesagte genommen worden ist. (s. folg. Note w).

lend. Julias (so steht im Original) Aera post millesimam, Escrit. XVII. fol. 438 — und des Königs Aldefonsus und der Königin Berengaria vom 18. April 1177. (XVIII. Aprilis in Aera M. CLXXVII.) Escrit. XVII. fol. 430. ausgestellt und von hohen Staatsbeamten, und vielen Erz- und Bischöfen und Prälaten als Zeugen mit unterschrieben, enthalten zwar die umständlichste Wegebeschreibung eines jeden Courses, aber die Oerter selbst sind entweder in den langwierigen Kriegen zerstört oder ihr alter Name ist ohne Nachricht erloschen und verändert worden, wie die spanischen Geschichtschreiber Juan Mariana (1610) und de Ferreras (1727) oft gestehen.

Dennoch sind die Beweise in jenen Urkunden w) von den vorhanden gewesenen römischen Coursen oder Veredis wichtig, wenn gleich in den steten Kriegen sich keine Art eines Postwesens bilden konnte, und Spanien sich mit der alten Cours-Anstalt behalf, welche Karl d. Gr. aus Deutschland durch Frankreich

w) Zur Probe ein Auszug der ersten Urkunde im Tomo IV. Centuria IV, Append. fol. 448 v. — Escritura XXIX: „Era DCCCXXVIIII. „sunctus est in Regno praedictus Rex Magnus Aldefonsus „XVIIII. Kalen. Octobris, eraque supri Anni Regnum ejus III. „Arabum exercitus ingressus est Asturias cum ducem quendam nomine Mugayt etc. etc. Et descendit (nämlich die Veda, die Cursstraße) ad illum portum de Donati, et descen„dit ubi intrat arrogio, quae dicent rubisco in Sylet, et con„clude per illum arrogium di Rubiscum et pergit per illo „quae exiit in donati ad illas veredas de Mamonela, et „pergit per illa vereda antiqua, usque vadit ad terra „Tremu et item per illa lucensa, quae descendit ad ille fon„tano de Mauteta et feret in ipsum riuolum, quae dicent „Neyris etc. etc. quae jacent contra parte de Mineo sub „illa vereda, quae descendit ad ambas mistas etc. etc." Wer vermag das zu erklären, wenn der Rubiscus, Arrogius, wenn Mamonela, die terra Tremu, Mauteta, Neyris und das: ab ambas mistas den größten Geographen unsrer Zeit hier in Berlin unbekannt sind und in keinem alten geographischen Werke und Glossario stehen? Der Syl ist ein Fluß in Gallizien, der in den Minho (hier Mineo genannt), mündet.

und Spanien — was er zum Theil beherrschte — von neuem hatte einrichten lassen und auf seine Kosten unterhielt. Nach Karls Tode wurde wohl wenig Werth darauf gelegt, denn die Geschichtsbücher gedenken ihrer nicht einmal. Dies Schweigen wird jedoch durch die Ereignisse erklärt, in welchen keine Einrichtungen für Briefsenden und Reisen entstehen konnten. Die damaligen hochgebildeten, mächtigen Hauptbewohner, die Araber, wurden so vollständig vernichtet, daß sie nicht einmal einen bestimmten historischen Namen hinterließen, denn der zwiefache: Sarazene und Maure ist unrichtig x). Nach Abderrhamens Tode gestalteten sich durch Empörungen 4 Sarazenen-Fürstenthümer und 5 besondre spanische Königreiche, sämmtlich der Ursprung aller Verheerungskriege und des Elends der Einwohner, bis 1491 Granada, das schönste und letzte Besitzthum der Mauren, vom Ferdinand und Isabella erobert und von Beiden alle Provinzen Spaniens zu einem Königreiche — nach tausendjährigem Kampfe — vereiniget wurden.

Tausende seiner Einwohner, die reich werden wollten, oder nichts zu leben hatten, schifften nach dem entdeckten Amerika, König Karl I. (als Karl V. Kaiser in Deutschland), vertrieb im Jahr 1525 mehr als 60,000 Familien der Mauren oder Neubekehrten, Moriskos genannt, und ließ 400,000 Juden aus dem Lande jagen, das Habe beider Nationen behielt man zurück. Unter die Barbaren Afrika's verschwand der verbannte Ueberrest jener Tapfern, deren zerfallende Denkmäler — die herrlichen Moscheen in Cordova, der Alcazar in Sevilla und der prachtvolle Pallast Alhambra in Granada — als Zeugen, die Geisteshoheit und Bildung der Ausgerotteten bekunden.

---

x) Sarazenen. Aus dem Arabischen: Sara Wüste, und Scherkon Morgen, also Morgenländer, von den Syrern Wüstenbewohner, jetzt Beduinen, von den Hebräern Mahurim genannt, spanisch los Moros, daher der Name Mohren, auch Mauren, von ihrem spätern Vaterlande Mauritanien, nun Fez und Marokko. Ursprünglich aus Arabien, dies verdeutscht: Abendland.



Wie konnten also in diesem Jahrhunderte gedauerten Vernichten und Entvölkern ein Schriftwechsel und Senden, mithin Posten — in welchem Sinn man diese auch nehmen mag — vorhanden seyn, die beide doch nur in den Zeiten der Ruhe und des Friedens, und im Walten des Gewerbfleißes, der Wissenschaften, Künste und regen Thätigkeit möglich sind und bestehen können?

König Philipp I. (von Oesterreich, 1504—1506, Schwiegersohn Ferdinands und der Isabella) soll zuerst eine Gattung Postwesen in Spanien errichtet haben (Vischers Zeittafel und Literatur ꝛc. S. 7). Sein Nachfolger, Karl I. (als deutscher Kaiser Karl V.), Fürst der Niederlande und Herzog von Burgund, ernannte im J. 1519 den Niederländischen Postmeister Johann Baptiste von Taſſis zum Königl. Spanischen General-Postmeister (s. B. I. S. 110). Von dessen Wirken und Einrichtungen als solcher ist nichts bekannt, auch nichts von der Postverfassung in den Regierungszeiten der drei Philippe, bis Baptistes Urenkel, Eugen Alexander Franz, vom Könige Karl II. im J. 1681 in den Spanischen Fürstenstand erhoben wurde (B. I. S. 106). Wahrscheinlich beschränkte sich dies Taxische Haus auf die Einrichtung der Reitposten von Madrid nach Kadix und Frankreich. Alle Nachrichten schweigen.

Karl starb ohne Erben. Der Enkel seiner Schwester (der Königin von Frankreich, Gemahlin Ludwigs XIV.) zweiter Sohn des Dauphins, Herzogs von Anjou, bestieg in Madrid den 24. November 1700 als König Philipp V. Spaniens Thron durch List und Macht seines Großvaters, der die Angriffe der Mitbewerber und Gegner in dem bekannten Erbfolge-Krieg, durch Politik und Heere bekämpfte. Das Haus Bourbon behielt die Krone.

In dem Gewühl des Umgestaltens vieler Einrichtungen nach französischen Modellen, wurde auch dem Grand und Fürsten von Taxis

Taxis die Leitung des ganz unbedeutenden sogenannten Postwesens entzogen, dasselbe für eine Staatsanstalt erklärt und dem Grafen d'Onnata übertragen. Dieser überließ im J. 1708 das gesammte Postwesen dem Marquis de Monte Sacro als eine Pachtung, ganz wie damals im Nachbarlande Frankreich.

Gegenwärtig führt der General-Postmeister die Leitung und Aufsicht über das gesammte Postwesen. Dieser und das Collegium werden Super-Intendanza, bestimmter: La rèal y suprema junta de apelaciones de los juzgado de correos y postas genannt.

Dies General-Postamt besteht aus dem Sür-Intendanten, den 4 General-Directoren, 4 General-Condatoren, 1 Assessor und 1 Fiskal. Ein Sohn des alten 54 Jahr dienenden Generals Sarabia ist Post-Archivar. Das Posthaus in Madrid ist als ein freistehendes Viereck auf dem großen Platz erbauet.

In jeder Provinz besteht eine untergeordnete Postdirection, und in jedem beträchtlichen Ort ein Postamt. Bis zum Januar 1830 war mit dem General-Postamt auch die Aufsicht und Ober-Leitung des Straßen- und Kanal-Baues vereinigt gewesen, diese ist nun dem Ingenieur-Departement zugetheilt worden.

Die Postgefälle werden zu den Haupt-Staats-Einkünften gerechnet und in die besondern Kassen abgeliefert. Der Ertrag muß wegen der Höhe des Porto sehr bedeutend seyn.

Jetzt besteht die ganze Post-Einrichtung in Spanien auf einem Flächen-Inhalt von 8447 Quadrat-Meilen (nach Hassel) in Reit- (Correos) und wenigen Fahr-Posten (Diligencias), von welchen die von Madrid nach Bayonne, Badajoz, Sevilla, Malaga, Granada, Kadix und den Lustschlössern San Ildefonso, Aranjuez, al Escurial und al Pardo, vom Grafen Florida Blanca eingeführt worden sind. Die Heerstraßen werden von

den Reisenden entweder zu Pferde, oder auf Maulthieren, oder mit Lohnfuhren, Mensagerias, benutzt.

Die Briefposten (Reitposten Correos) werden auf den großen Coursen in einem Kabriolet mit 4 Mauleseln bespannt, fortgebracht, die Briefpakete sind in ein großes Felleisen gepackt; ist die Correspondenz stark, so wird ein zweites Felleisen gefüllt und mitgegeben. Das Manual de Diligencias y Mensagerias (Handbuch, die Postwagen und die Reise- und Güter-Fuhrwerke betreffend) Ende 1823 enthält die Nachricht: „Nachdem der Handel nach und nach eine dem Fortschreiten der Künste und Wissenschaften angemessene Ausdehnung erhielt, wurden die öffentlichen Fuhrwerke in Spanien in der Mitte des vorigen Jahrhunderts (1740—1760) dadurch verbessert, daß die Bespannung „stationsweise gewechselt wurde, wodurch man eine große „Geschwindigkeit erreichte und darum die Wagen Diligencias „nannte."

Eigentlich wurden die wirklich Königlichen Diligencen (Postwagen) im J. 1769 in der Regierungszeit Karls III. (1759—1788) unter dem Ministerium des so hoch verdienten Grafen Florida Blanca eingeführt, man beschränkte sich vor der Hand auf die Fahrten zwischen Madrid und den Königlichen Lustschlössern. Im Jahr 1788 errichtete man eine fahrende Post von Madrid über Valladolid nach Bayonne, die im Sommer 6 Tage, im Winter etwas längere Zeit unterweges blieb. Die 68 Wagen waren bequem, deren Kasten in Federn hängend und gegen das schlechte Wetter wohl verwahrt, die Sitze gepolstert. Dennoch kamen diese Wagen in Abnahme, die Fahrten hörten auf, und mehrere Unternehmungen, Diligencen- und Landkutschen-Fahrten einzurichten und zu unterhalten, mißglückten, z. B. die des Buenaventura Rocca im J. 1771 von Madrid nach Cadix und Bayonne.

Erst in diesem Jahrhundert, seit 1815, scheinen die Postfahrten Beifall zu finden. In Katalonien nämlich, unter dem nachmaligen Staatsminister Don Pedro Cevallos und dem

General-Kapitän Markis von Campo Sagrado errichtete ein Verein — unter der Firma: Don Ramon Casanovas y Casas — in Barcelona die erste Postkutschen- oder Diligencefahrt von Barcelona nach Reuß, welche als der eigentliche Ursprung der geregelten fahrenden Posten in Spanien zu betrachten ist.

Ein zweiter Postcours wurde angelegt im J. 1818, die Fahrt von Barcelona nach Valencia — und 1819 weiter bis Madrid ausgedehnt. Nun erfolgte die Anlegung der Posten von Madrid 1821 nach Bayonne — 1822 nach Sevilla und Aranjuez — nach S. Ildefonso, S. Lorenzo und Pardo — 1824 von Valencia nach S. Filipe di Jativa und von Barcelona nach Perpignan — 1828 die von Madrid nach Valladolid — 1829 von Madrid nach Guadalaxara, Badajoz, Burgos und von Barcelona nach Saragossa — 1830 von Madrid nach Saragossa — und 1831 von Madrid nach Corunna, von Andujar nach Granada und Mallaga, von Badajoz nach Sevilla, von Burgos nach Santander rc. rc.

Außer diesen Staats-Postfahrten gehen von Madrid theils täglich nach den umliegenden Städten und Lustörtern, theils einigemal wöchentlich Personenwagen nach Calella, Arenys, Mataro, Tarragona rc. rc. und wohin man will. Große Vereine von Fuhrleuten haben sich deshalb gebildet.

Man bezahlt im voraus für die ganze Reise bis zum Endpunkt, für 2 Leguas y) ($1\frac{1}{7}$ deutsche Meile), und zwar für einen Sitz im Innern des Wagens 10 auch 14 Realen (20 auch 28 Silbergroschen Preuß.), im Kabriolet 10—12 R. und oben auf dem Verdeck mit Bank und Rücklehne 8 R. (16 Sgr.). Dem Mayoral (Schirrmeister) gebühren 2 spanische Thaler (2 Thlr. 26 Sgr. 9 Pf.) Personen- und Trinkgeld. Nur Einem Postillon wird das Trinkgeld gegeben, wenn auch mehrere bei dem

y) Man rechnet die Leguas zweifach. Entweder 7 auf 4 deutsche Meilen, folglich 1 Legua zu $\frac{4}{7}$ Meilen — oder 20 Leguas, gleich 15 deutschen (geogr.) Meilen, auf 1 Aequatorgrad, mithin 1 Legua zu $\frac{3}{4}$ deutschen M. Die zu $\frac{4}{7}$ ist hier angenommen worden.

Wagen vorhanden sind. Ueberhaupt ist in Spanien das Reisen in den Diligencen (Postwagen) — die Berline auf 4 Rädern, die Chaisen (Silas) auf 2 Rädern, Erstere gewöhnlich mit 7 Maulthieren bespannt — weit theurer als in England und Frankreich. Der Reisende muß einen Postpaß lösen, bekommt ein Passagier-Billet, das zugleich die Vorschriften enthält, welche genau befolgt werden müssen; portofrei sind 25 Pfund Reisegepäck, dessen Werth jedoch angegeben werden muß. Für Kinder unter 7 Jahren wird nichts bezahlt.

Von jedem Orte, in welchem ein Postcours anfängt, gehen die Postwagen zur festgesetzten Stunde nach ihrem Bestimmungsorte ab. Der Mayoral führt die Aufsicht und hat die Verantwortlichkeit während der ganzen Reise.

Auch werden leichte Pakete mit der Anzeige des Werths, von der Post mitgenommen und deren richtige Ueberlieferung verbürgt, ausgenommen bei Brand und Raub, daher jeder Reisende nur das nothdürftige Geld bei sich führen muß. Will der Reisende unterweges zurück bleiben, so gilt sein Personen-Billet auch bei der Weiterreise, wenn in der nächstfolgenden Postkutsche ein Platz frei ist.

Die eigentlichen oder Königlichen Postcourse sind zweifach:

a) große Course, las Postas ó Parados montados, auf welchen die Postmeister, los Duennos de Posta, stets Dienstpferde, auch für Extraposten, bereit halten,

b) kleine Course, Parados no montados, auf welchen nicht die Postverwaltungen, sondern der Magistrat des Orts die Gespanne herbeischaffen muß.

Ein Postcours, eine Postroute, heißt Carrera, eine Station, oder ein Pferdewechsel Parada, diese sind nicht in gleicher Entfernung von einander, daher man in Spanien nicht nach Posten, wie in Frankreich und Süddeutschland, sondern nach Leguas, spanischen Meilen, rechnet und bezahlt.

Für Zehrung und Nachtquartier sorgt der Schirrmeister, denn unterweges wird in bestimmten Posada's (Gasthöfen) oder Ven-

ta's (gemeinen Wirthshäusern) zu Mittag und Abend gegessen und übernachtet, weil die Posten nur bei Tage — von 5 Uhr Morgens bis — 8 Uhr Abends — fahren. Gewöhnlich werden täglich 10 bis 12 Leguas ($5\frac{5}{7}$ oder $6\frac{6}{7}$, und $6\frac{6}{7}$ oder 8 deutsche Meilen) zurück gelegt. Die Diligence fährt von Madrid bis Bayonne $97\frac{1}{2}$ Leguas ($55\frac{5}{7}$ d. M.) die 3 Nachtlager mitgerechnet, nur 4 Tage. Alle Postwagen fahren aus Madrid und den Endpunkten des Courses an bestimmten Tagen und Stunden zugleich ab und kommen an solchen an.

Haupt-Course sind bis jetzt:

Von Madrid

über Aranjuez 8 L. ($4\frac{4}{7}$ deutsche M.) — Valencia $78\frac{1}{2}$ L. ($44\frac{6}{7}$ d. M.) Aufenthalt 20—30 Stunden — Tortosa $107\frac{1}{2}$ L. ($61\frac{3}{7}$) — Tarragona 121 L. ($69\frac{1}{7}$ M.) nach Barcelona 134 L. ($76\frac{4}{7}$ M.) und 6 Nachtlager, 4mal wöchentlich hin und zurück.

" Lerma 35 L. (20 d. M.) — Burgos $42\frac{1}{2}$ L. ($24\frac{2}{7}$ d. M.) — Vittoria 65 L. ($37\frac{1}{7}$ M.) — Tolosa 42 L. ($46\frac{2}{7}$ M.) — Irun 91 L. (52 M.) bis Bayonne $97\frac{1}{2}$ L. ($55\frac{5}{7}$ d. M.) 4 Nachtlager, wöchentlich dreimal hin und zurück.

Außer dieser Fahrpost geht noch eine Schnellpost wöchentlich zweimal hin und zurück, welche Briefe und Personen befördert.

" Aranjuez 8 L. ($4\frac{4}{7}$ d. M.) — Manzanares $29\frac{1}{2}$ L. ($16\frac{6}{7}$ M.) — Bailen $48\frac{1}{2}$ L. ($27\frac{5}{7}$ M.) — (von hier eine Seitenpost fahrend nach Granada und Malaga) — Andujar $52\frac{1}{2}$ L. (30 M.) — Cordova 66 L. ($37\frac{5}{7}$ M.) bis Sevilla $91\frac{1}{2}$ L. ($52\frac{2}{7}$ d. M.) 4 Nachtlager, 2mal wöchentlich, und von Sevilla nach Kadix eine besondre Post, wöchentlich 3mal,

" Valladolid nach Burgos, wöchentlich 2mal,

" Talavera de la Reyna und Truxillo nach Badajoz, wöchentlich 2mal,

" Guadalaxara, Ariza nach Saragossa, wöchentlich 3mal,

nach den Königlichen Lustschlössern Aranjuez und San Lorenzo, jedes 8 L. und San Ildefonso.

Von Barcelona über Figueras 22 L. (12¾ d. M.) — nach Perpignan 30½ L. (17¾ M.) täglich hin und zurück mit 1 Nachtlager, und

über Villa Franca nach Reuß 17¼ L. (9¾ M.) täglich, mit 1 Nachtlager.

Von Valencia nach San Filipe di Jativa zahlt die Person für einen Platz im Innern des Postwagens 32 Realen (2 Thlr. 4 Sgr.) und auf dem Wagenverdeck 28 Realen (1 Thlr. 20 gr.).

Zwischen Kadix und Gibraltar besteht eine Courierfahrt, dreimal wöchentlich und geht 30 Stunden.

Die Wege in Spanien sind größtentheils gut, einige auch trefflich, die Hohlwege mit Mauerwerk gesichert und die Brücken schön und fest gebaut. Nur in Katalonien stehen Meilenpfeiler am Wege.

Ein Verein von Privat-Personen — Compagnie der Königlichen Postwagen — hat die Errichtung beträchtlicher Postcourse unternommen, und zwar vorizt

Fahrposten von Madrid nach Valencia und Bayonne täglich — nach Sevilla, Kadix, Valadolid, Burgos und San Ander — Badajoz — über Guadalaxara nach Saragossa — nach Toledo dreimal wöchentlich, und nach Aranjuez.

Der Verein hat das Personengeld herabgesetzt, größere und bequemere Wagen eingeführt, für eine bessere Bewirthung und Beherbergung gesorgt und will eine zweite oder wohlfeile Klasse des Essens und Nachtlagers beschaffen. Diesem Verein ist durch die Königliche Verordnung vom 14. März 1830 ein Privilegium auf 5 Jahre zur ausschließlichen Anwendung der Pariser Tricycles und einer neuen Art vierrädrigen Kutschen ertheilt worden, welche letztere eine größere Anzahl Reisender, als bisher möglich war, fortbringt.

Die Compagnie ist Willens, eine Diligence von Madrid nach Aldeo Gallage — am linken Tajo-Ufer, Lissabon gegen-

über — zu errichten, bis jetzt geht die Fahrt nur bis zur Gränzstadt Badajoz.

Jeder Postwagen wird von 2, auf unsichern Poststraßen von 3 Mann Infanterie (im Wagen mitfahrend) oder Kavallerie reitend als Bedeckung begleitet, die vom Staat bezahlt werden, und auf bestimmten Stationen wechseln.

Man sollte meinen, in diesem frommen Lande, mit seinen 58 Erzbischöfen, 684 Bischöfen, 11,400 Aebten, 181,000 Klöstern und Abteien, nebst 511,000 Welt- und niedern Geistlichen, auch 400,000 Mönchen und Nonnen, könne, wegen des ewigen Betens, Fastens und Kasteiens und der steten dringenden Ermahnungen zur Tugend und zum unsträflichen Wandel, keine Raub- und Mordsucht aufkommen. Dennoch muß jeder auf der Post Reisende wohlbewaffnet seyn und, wie vorgesagt, nur wenig Geld mit sich führen; überall lauern, einzeln oder in Banden, die verwegenen Straßenräuber (Bondalero's) in Schluchten und selbst auf den unabsehbaren kahlen Ebenen, besonders in beiden Kastilien und la Mancha's, einförmig und still, nirgend ein Baum und Gebüsch. Selbst der Binnenhandel kann, wegen Unsicherheit der Wege, nur, wie im Orient und in Afrika, durch Karavanen betrieben werden. Die Träger (arrieros), sämmtlich bewaffnet wie zu einem Feldzuge, sammeln sich in Gesellschaften und brechen an einem Tage auf, unterweges schließen sich Reisende an und mehren die Anzahl und Macht, dem sie Beduinenmäßig umkreisenden Raubgesindel Gegenwehr zu bieten. Außer dieser Gefahr sind noch auf Andalusiens Weideplätzen die schrecklichen Stiere zu fürchten, welche heerdenweise in ungezähmter Wildheit herumschweifen, und nichts, auch weder das Feuer, noch den Knall der Büchsen scheuen, vielmehr noch wüthender auf das ins Auge gefaßte Ziel losstürzen.

Von Frankreich nach Spanien führen über die waldigen Pyrenäen zwar mehr als 100 gangbare Wege, aber nur 7 für Wagen und 2 Hauptstraßen, nämlich die eine von Bayonne über Bidart, St. Jean de Luz und Arogne nach Irun in Spanien —

die andre von Perpignan über Boulou nach la Jonquière in Spanien. Vor zwei- und mehrspännigen Wagen muß ein Vorspannpferd genommen werden.

Alle aus dem Auslande nach Spanien bestimmte Pakete müssen an ein Handelshaus in Bayonne oder Perpignan adressirt seyn.

Die Mensagerias sind Reise- und Güterwagen zu niedrigen Preisen; sie fahren seit 1819, die neuesten seit 1827 an bestimmten Tagen und Stunden von Madrid über Valencia nach Barcelona und zurück; kein Reisegepäck ist frei. Auf Pakete werden Empfangscheine (reconacimiento) ertheilt, in welchen der Inhalt, das Gewicht und bezahlte Fuhrgeld aufgeführt steht. Gewährleistung wird nur bedingt gegeben.

Seit dem Frühling 1830 stehen in Madrid auf den öffentlichen Plätzen einige in Paris verfertigte (dreirädrige) Wagen, Trycicles, bequem und zierlich zu 6 Personen-Sitzen und zu Jedermanns Gebrauch. Außer diesen sind fürjetzt keine andere bereit stehende Wagen, deren Stelle vertreten die Volantes (Fuhrmannswagen, Carosses de remise mit 1 Maulthier bespannt), Coches de Calteras, (Kutschen zu 4 Personen von 6 Maulthieren gezogen), Calechas (Kaleschen mit 2 Maulthieren bespannt), und Calechinas (Kariolen für 2 Personen) entweder von 2 Menschen oder einem Maulthiere fortgeschleppt. Die Thiere gehen nicht neben einander gespannt, sondern **hintereinander** in langen Zugseilen, die einen freien Gang gestatten. Der Fuhrmann hält die vierbeinige Dienerschaft nur mit freundlichem Zuruf z)

---

z) Jeder Esel hat einen christlichen oder heidnischen Namen, auf den er hört und folgt; aber Wehe einem zärtlichen **José**, **Carlo** oder **Pedro**, wenn er vom irdischen Gelüste gewältiget, einem vorbeitrabenden Liebchen, oder einer **Hermosa** seine Achtung bezeigt, wohl gar sie laut begrüßt, oder

in Ordnung, übereilt sich nie im Fahren, gleich den Ex officio-Kranken- und Bauschuttfuhren in Deutschland, und legt in der Regel täglich 8 bis 10 Leguas (4⅓—5⅓ deutsche Meilen) zurück. In Katalonien sind keine Wagen im Gebrauch, man muß zu Pferde reisen. In Valencia dagegen bestehen Reisewagen allerlei Art und Reitpferde.

Es ist gleichviel, ob man mit eigenen, mit Post- oder Miethspferden reiset. Geschieht es mit Postgespann, so ist in Madrid ein Paß oder Reiseschein für 40 Realen Kupfergeld (2 Thlr. 26 Sgr.) von den General-Postdirectoren, in den Provinzen nur vom Postmeister des Orts, von wo man zuerst abfährt (die Reise beginnt), nöthig, fehlt der Paß, so gibt kein Posthalter (Venteras) ein Gespann. Reiset man also mit Postpferden (Extrapost), so werden z. B. für 2 Pferde und 2 Leguas (1⅓ deutsche Meilen) und einen zugedeckten Wagen 2 Escudo 4 Realen (2 Thlr. 19 Sgr.) — für einen halbgedeckten Wagen 14 Realen (28 Sgr.) — für einen offenen Wagen 7 Realen (14 Sgr.), dem Postillon 22½ Realen (1 Thlr. 15 Sgr.) Trinkgeld und 5 Realen (10 Sgr.) für dessen leere Rückfahrt gegeben, in Aragonien und Navarra 1 auch 2 Realen mehr.

Jeder Reisende, welcher mit eigenem Wagen in Spanien ankommt, muß einem alten Gesetze zufolge, im Gränz-Zollamte den zehnten, auch wohl den dritten Theil des von Sachverständigen abgeschätzten Werths seines Wagens, gegen einen Schein baar erlegen, welchen er bei der Zurückkunft vorzeigt, um dagegen das Pfandgeld wieder zurück zu empfangen.

Joaquin und Annibal in Betrachtungen versunken, das derecha (rechts), izquierdo (links), oder ein donnerndes Pronto! (schnell) des Herrn überhören. Voll Wuth ermuntert dieser den Pflichtvergessenen mit den schrecklichsten Knittelhieben, oft bis zum Hinstürzen, zur Aufmerksamkeit.

Da die Hauptstadt a) beinahe im Mittelpunkt des Landes liegt, so wird von derselben ab die Entfernung aller Stationen berechnet. Die Zahlung geschieht, wie vorgedacht, nach Leguas. Von Madrid aus bis zur ersten Station wird jedoch eine Meile mehr, Mille oder Post royale, gerechnet, auch einem Herkommen gemäß, das Decimal-Recht, derecho decimal, d. h. der zehnte Theil des Kostenbetrags als Zuschuß entrichtet.

Will man einen Brief durch einen Courier senden, der den ganzen Weg vollendet, so muß ein Paß von den Ober-Postdirektoren, geht aber der Courier mit den Briefen ins Ausland, von dem Minister-Staats-Secretär und dem Post-Chef gelöst werden. Jeder Courier, wenn er reitet, hat einen Begleiter, für dessen und das Courierpferd 23, in den Provinzen Aragonien und Navarra 24 Realen (1 Thlr. 18 gr.) für jede Legua (¾ d. Meilen) bezahlt werden müssen. Kommt der Abgeschickte nicht wieder zurück, so sind gesetzlich noch 6½ Realen (13 Sgr.) für die Meile und das leer zurück zu bringende Pferd nachzuzahlen, weil angenommen wird, daß ein abgeschickter Courier mit einer schriftlichen Antwort zurückkehre. Fährt der Courier, so bezahlt derselbe für 2 Pferde und 2 Legua 2 Escudo, 4 Realen (4 Thlr. 28 Sgr.), von Madrid aus doppelt.

Wird aber ein Postamt vom Absender beauftragt, einen Courier — in Deutschland Stafette genannt, nur mit dem Unter-

---

a) Madrid liegt in der Mitte einer großen Sandebne, ohne Baum und Wasser, fast 10 Meilen rund umher kein Garten oder Landhaus, nur einige Hütten und 4 kleine elende Dörfer, alles wüst und öde, sogar das Angebaute ist mit Steinen und Unkraut bedeckt. Von der Samo Sierra her ist die Stadt selbst nur kurz vor dem Thore sichtbar, ihre 50 Thürme sind weder hoch, noch imponirend, man sieht auf den Wegen selten Wagen, Reiter und Fußgänger, an den Marktagen ist einiges Leben, sonst ist die ganze Fläche einsam. (Briefe eines Reisenden.)

schiede, daß Jener durch alle Stationen bis zum Endpunkt geht— abzuschicken, um den Brief zu bestellen: so müssen 15 Realen (1 Thaler) Diäten für jeden Tag seines Aufenthalts im Bestimmungsorte bezahlt werden. Jeder Post- und Privat-Courier muß auf den Hauptstraßen 30 Leguas ($17\frac{1}{2}$ d. M.), auf den andern Straßen nur 25 Leguas ($14\frac{1}{2}$) innerhalb 24 Stunden zurücklegen.

Ganz getrennt und verschieden von diesen Post- und Privat-Courieren sind die

Cabinets-Couriere, los Correos de Gabinete,

welche nur zu außerordentlichen, schnellen Reisen im In- und nach dem Auslande und zwar in den allerwichtigsten Staats-Angelegenheiten bestimmt sind. Sie sollen die Depechen dahin bringen, wo sich der Monarch (z. B. auf Reisen) aufhält, alle Privilegien und Befreiungen (die jedoch in der Post-Ordnung nicht benannt sind) genießen, und im Dienst die vorgeschriebene Kleidung mit dem silbernen Königlichen Wappenschilde auf der Brust tragen. Zu diesem Amt der Cabinets-Couriere können nur junge Edelleute, los jóvenes nobles, gelangen. (Ordenanza General de Correos etc. §. 8. et 9. pag. 80 et 81.)

Stafettensenden

von Privat-Personen, im Sinn des deutschen Worts und Brauchs, ist nicht gebräuchlich, das vorstehend angeführte Briefschicken durch einen Post-Courier vertritt die Stelle. Nur die Regierung sendet zuweilen in dringenden Fällen Depechen ab, welche stationsweise durch Postillons befördert werden.

In der Spanischen Post-Ordnung und in den einzelnen alten und neuen Post-Verordnungen dieses Landes kommen die altrömischen Namen: Vereda (Cursstraße) und Veredarius (Courier, Sendbote) nicht vor, auch die Postbeamten in Spanien kennen weder den Namen, noch die Sache. Gleichwohl stehen in den spanisch-französischen und spanisch-deutschen Wörterbüchern: „Veredéro ein Königlicher Eilbote, auch der Befehl,

„den der Courier überbringt — Veréda die Courierstraße — und „per caballos veredários mit Miethspferden.“ Worauf gründen sich wohl diese Angaben?

Als Ferdinand und Isabella ihr Königreich Spanien gründeten, erhob sich dies mächtig und vielversprechend; aber es liegt in seinem Schicksal, in der geistigen Ohnmacht seiner Regierungen, vielleicht auch in deren Unfähigkeit, im bigotten Haß und Abscheu gegen Vernunft und helle Einsicht, besonders in dem blinden Fanatismus und in der allmächtigen Despotie des finstern Clerus, daß sein Glanz und seine Höhe schon im Ausbilden untergehen. Dies gesegnete Land, zwischen zwei Meeren zum Handel so wohl gelegen, hat, im Verhältniß gegen seine Nachbarstaaten Frankreich und England, Einfluß und Macht verloren, den überzeugendsten Beweis davon liefern seine geringen Streit- und Handelskräfte zur See. Das uralte Kadix allein besitzt ein Dampfboot zu Fahrten nach Taragona und Barcelona, und um Reisende und Güter nach Gibraltar, Malaga und Alicante zu bringen, auf ein zweites Dampfboot zur Fahrt von Barcelona nach Palma und Mahon, hat D. Juan Rinals vor 2 Jahren (1830) ein Privilegium auf 5 Jahr erhalten. Wenige Paketboote fahren nach Palma auf Majorka, und aus Kadix und Corunna einmal im Monat nach Havannah auf Cuba, Porto Rico, und Havre. Im Frühling d. J. (1832) sind neue Postschiffe zur Fahrt auf dem Kanal von Aragonien und zwar von Bocal-Real bis Saragossa eingerichtet worden, deren Abgangs- und Ankunftszeit mit der der Schnellposten aus den Kastilischen Provinzen übereinstimmt.

Auf fremden Schiffen werden dem zerrütteten Lande Briefe, Reisende und Bedürfnisse zugeführt und seine Erzeugnisse von ausländischen Dampf-, Paket- und Segelfahrzeugen abgeholt. So kommen Dampfschiffe aus Plymouth, Portsmouth, Falmouth und London, und Handelsschiffe und Paketboote aus Frankreichs und Englands Seehäfen nach Corunna, Vigo, Sevilla, Bilbao und Kadix.

Kapitel 14.

Amerika.

G. H. Keating Beschr. der Reise des Ingen. Maj. Long, 1823. — Korrespondenz-Nachricht Alex. v. Humboldt (in der Hertha) — Alex. Caldcleugh Zustand von Brasilien, Chili und Peru, 1819 bis 1821. — Archaeologica Americana, Vol. I. pag. 127. — Bresson (Ingen. Major in Washington) Kunde von Nord-Amerika, 1823. — Majors Roberdaen Bericht an den Congreß, 1823. — Edinburgh Review, No. XCV., 1827. — Cuvier's Ansichten von der Urwelt. — Don Antonio de Solis Geschichte der Eroberung von Mexiko, 1684, Fol. B. I. Kap. 21. — Don Antonio de Herrera Eroberung von Mexiko durch Hernando Cortez ꝛc. ꝛc. B. 4. Kap. 4 u. 5. — Don Antonio Alphons de Ulloa und Don Georg Juan Reisebeschr. von Peru u. Chili, 1735. — Pietro Cieza von Leon Geschichte von Peru, 1541 bis 1550. — Marino Rivero (General-Director ꝛc. in Peru) Denkschriften — Geschichte der Ynka's, Könige von Peru, aus den Nachrichten des Ynka Garcillasso de la Vega, 1787. — Warden (General-Consul) Recherches sur les Antiquitées des Etats Unis etc., 1828. — Lewis C. Beck Gazette of the Staates Illinois and Missoury, Albany 1827. — Memoires de la Societé royale pour la Geographie, Tom. II. — Moniteur universel du 28. Janv. 1828. — Reiseberichte des Hauptmanns W. Bullock im J. 1823. — Literary Gazette, 1831. — Polytechn. Journal ꝛc.

Dieser unter 5 Zonen liegende Erdtheil hat vor Europa den Vorzug, daß dort, wie in Asien, in den Urzeiten große Staaten

und Nationen blühten, welche durch nun offenkundige bewährte Zeugnisse — ihre Denkmäler — eine Gewißheit von dem vormaligen Daseyn längst untergegangener Reiche bewirken, wie sie Europa über den Zustand seiner Ur-Einwohner in grauer Vorzeit nicht zu gewinnen vermag.

Vielleicht werden uns bald neue und gewagte Streifzüge der Reisenden aus den gefundenen Denkmalen noch mehr und klarer die Wunder, die Künste, Verfassungen und Einrichtungen längst vergessener Geschlechter aufdecken, die wir kaum muthmaßten, dann das nur Geahnte als wirklich bewahrheiten und zeugen, welche mächtige Völker sich da bewegten. Sie werden uns beweisen, daß sonst ein reges Leben in jenen ungeheuern Landstrichen b) waltete, eine dichte Bevölkerung wimmelte, und Monarchieen prangten, da, wo jetzt wilde Oeden sich ausbreiten, oder in ganz später Zeit, vor kaum dreihundert Jahren, eine wahnsinnige Glaubenswuth, die Gier nach Gold und Raub, die tiefe Barbarei und die schreiendsten Gräuel und Missethaten der spanischen und portugiesischen Eroberer und Statthalter, des Clerus und der zuströmenden Schwärme ruchloser Abentheurer und Ansiedler, die Sitze alter Civilisation so vernichteten und die Urbewohner ausrotteten, daß nur wenige Spuren aufbewahrt blieben.

Obgleich Sprache und Schrift von den Staats-Verfassungen und Anstalten der Verschwundenen jener dunkeln Zeit nicht bis zu uns gekommen sind: so ist dennoch Manches aus den gefundenen Denkmalen zu entnehmen und auf dagewesene Staats-Einrichtungen, selbst auf einen Schriftwechsel und ein

---

b) z. B. Alt- und Neu-Mexiko (Granada) und Californien zusammen 2000 Meilen .. „, 600 M. breit, 1,023,106 Quadratmeilen, — Luisiana, 700 M. lang, 1000 M. breit, — Peru 21,662 Quadratmeilen, — Chili 10,440 Quadratmeilen — die Freistaaten 52,191 Quadratmeilen, diese allein schon fünfmal größer als Frankreich mit seinen 10,264 Quadratmeilen Flächen-Inhalt.

Botensenden, — nur alles in einer andern Form, — zu deuten und aus jenen Ueberresten der Vorzeit zu folgern. Dies ist der Gegenstand des Nachstehenden.

---

§. 1.

Hohes Alterthum. Urvölker.

A. Mittel-Amerika. Westindien.

Als der spanische Franziskaner-Mönch Augustin Ruys im J. 1581 und bald nach ihm Anton Espejo das jetzige Neu-Mexiko — vor dessen Besitznahme von den Spaniern — bereiseten, fanden sie etwa 200 Meilen tief ins Land hinein, das Volk der Cumaner, und deren Hauptstadt Cia so groß, daß sie 8 beträchtliche Marktplätze, steinerne Häuser mit Kalk beworfen und bemalt, und über 20,000 Einwohner enthielt, welche sämmtlich in sauber gearbeiteten ledernen Halbstiefeln, wie die Caligulae der Römer gestaltet, gingen. Sie sahen unterweges in den folgenden Ländern viele wohlgebaute Flecken, in manchen oft mehr als 1000 Menschen, auf hohen Felsen Festungen, zu welchen kein andrer Weg als eine rund um den Berg in Stein gehauene Treppe führte. Sie sahen Viehtriften mit Kanälen durchschnitten und beträchtliche Heerden weidender Kühe und Rinder. Wohin sie gingen, trafen sie civilisirte Völkerschaften, welche Bergwerke und Obstbaumzucht betrieben.

So waren jene Landschaften drei- bis vierhundert (spanische) Meilen lang und breit, ehe die Spanier das Volk besiegten, ausrotteten und das schöne angebaute, fruchtbare Land zur Wüste machten.

Die Halbinsel Kalifornien, Neu-Mexiko, Sonora am Südmeer ꝛc. ꝛc. enthalten noch die Standörter ihrer Azteken (Urbe-

wohner). Die Ruinen finden sich von Entfernung zu Entfernungen bis ins Innere des Reichs, aber alles überdeckt ein undurchdringliches Geheimniß.

Was aber das größte Erstaunen erregt, sind die gepflasterten Wege in diesen Bauwerken, die Plätze, wo wahrscheinlich die Wettrennen und Musterungen der Krieger und öffentliche Ergötzungen gehalten wurden. Nach Süden hin, wird der Geist nach Forschung und Bewunderung noch mehr aufgeregt. Von Puebla in Alt-Mexiko sieht man die Pyramiden von Cholula, welche eine weit größere Grundfläche haben, als die große Pyramide in Aegypten. Diese mächtigen Gebäude, 1½ Meile von Cholula und Otumba — wo vor den Portugiesen 50,000 Einwohner lebten — enthalten in den Grundlinieen 640 Fuß, in der Höhe über 170 Fuß, sie haben in bestimmten Entfernungen Plattformen, auf welche man vermittelst Stufen steigt, völlig in scharfen Vierecken, die obere Plattform ist 38 Fuß breit, mit 10 Zoll dickem Cement belegt.

Tezcuco — 28 Meilen von Mexiko — voll Ruinen seiner uralten Tempel, Palläste und Befestigungen. Hier war der Mittelpunkt der Künste und der Sammelplatz aller ausgezeichneten Männer, welche die zu ihrer Zeit blühenden Wissenschaften lehrten, das Athen Amerika's, das Benares der Braminen in Indien (s. Abschn. II., Kap. 1, S. 13). Jenseits der schönsten Wasserleitung und der Teocalli-Pyramiden liegen die Trümmer des Pallastes der ehemaligen Beherrscher (Kaziken), als Denkmaler der Baukunst der Urbewohner Mexiko's. Ein Pallast im Viereck, jede Seite 1200 Fuß lang, terassenförmig und auf Stufen zu besteigen. Nach dem Umfang zu urtheilen, mußte dies Prachtgebäude mehrere Morgen Landes (Acres) einnehmen, von Basaltsteinen erbauet, jeder Stein 5 Fuß lang, 3 Fuß dick, trefflich behauen und — polirt. Das Cement der Fußböden (Estrich) gleicht in Hinsicht auf Schönheit und Dauer dem Römischen.

Zwei Meilen weiter ist das uralte Bad der Regenten in Porphyrfelsen gehauen, wie die Tempel der Indier bei Ellohra (s. Abschn. II. Kap 1. S. 12), das Ganze mit Tempeln und durch Kunst gegrabenen Grotten bedeckt, in deren eine man auf einer langen Stufenreihe hinabsteigt.

Auf Cuba, 12 Meilen von Havannah, ist beim Graben eines Brunnens, beinahe 100 Fuß tief, ein vollkommen erhaltenes Gefäß gefunden worden, das mit Bilderschrift bedeckt ist und worauf einige Figuren gemalt sind. Eine derselben hat Aehnlichkeit mit dem Schützen in unserm Thierkreis; sie schießt einen Pfeil auf zwei Menschen ab, die entweder gefesselt sind, oder sich bei den Händen halten. Diese Figuren erinnern lebhaft an die ägyptischen.

Aber von allen Ueberresten der höchsten Civilisation, Kunst und Cultur amerikanischer Urvölker, verdienen die im Staate Guatimala den Vorzug. Sie haben einen eigenen Charakter im Styl und richtigen Verhältniß der menschlichen Gestalt. Die Reste der Stadt Palanqué mit ihren Vorstädten, 20 engl. (4 deutsche) Meilen längs dem Gipfel des Gebirgrükkens, enthalten Festungswerke mehrere Meilen im Umfange und einen Pallast mit einem Säulengange umgeben, 300 Fuß lang, 35 Fuß hoch, das Innere in mehrere Höfe abgetheilt. Alles aus fein behauenen und geglätteten Steinquadern erbauet. Man steigt auf Stufen ins weite Erdgeschoß, Bauwerke, die sich den größten europäischen gleich stellen könnten, Skulpturen, kolossale Figuren, Monumente mit Hieroglyphen, besonders die Basreliefs, erregen die höchste Bewunderung. Die Gruppen sind beinahe wie auf uralten ägyptischen Basreliefs vertheilt, aber die Gesichtsumrisse haben keine Aehnlichkeit mit den frühern Bewohnern

am Nil, und scheinen zu einer besondern Menschengattung zu gehören. Von außen stehen in den Mauern menschliche Figuren, von etwa 6 Fuß Höhe, in halberhabener schöner Arbeit. Die Schärpen haben Inschriften. Im Innern der Häuser an den Wänden hängen viereckige kleine beschriebene Täfelchen. Ueberall findet man Bilder en haut relief, hinter ihnen gleiche Täfelchen mit nett gezeichneten Characteren. Alles zeigt, daß der Ort von einem civilisirten, handeltreibenden großen Volke bewohnt wurde, das die Schreibekunst verstand, mithin als Kaufleute wahrscheinlich auch Briefe schrieb und Sendungs-Anstalten haben mußte. In diesen Ruinen fand man kupferne Medaillen mit Figuren, sehr fein mit dem Grabstichel ausgeführt. Diese Masse von Ruinen mit deren Durchsuchung Monate vergehen, ist jetzt von dichten Waldungen umgeben. (A. v. Humboldt, und Obrist Galindo.)

Die Ueberreste von Culhuacan im Staate Chiapta, haben mehrere Meilen im Umfange, ein Basrelief, auf diesem ein Kind mit einem Kreuze (ägyptisches Symbol), mit prächtiger Bildnerei.

Die sonderbaren Köpfe mit großer Nase und zurückgebogener Stirn, die Halbstiefeln oder Caligulae der Römer, die Aehnlichkeit der Götzenbilder mit unterschlagenen Beinen sitzend, denen der Indianer gleich, und die etwas steifen Figuren scheinen sich der Religion der vormaligen Aegypter zu nähern, dennoch findet man deren Baukunst und Hieroglyphen — das Kreuz ausgenommen — hier nicht, und der Palanquener spitzige Köpfe unterscheiden sich von allen bekannten Völkern.

Die Ruinen eines mit Bildsäulen gezierten Tempels von Copan — die mit Säulen geschmückte Höhle von Tibulen im

Hondurasstaat — die Ruinen auf der Insel Peten, dem alten Wohnsitz der sehr gebildeten Nation Itsaix — die Trümmer der Stadt Utallan von wunderbarer Größe — der eine Pallast der Könige von Quiche, 728 geometrische Schritte lang und 326 breit — Trümmer uralter Festungen, über 12 an der Zahl — alles erinnert an die Macht und den Glanz der vorübergegangenen Völker, über welche alle Nachrichten schweigen.

Als Hernando Cortez — der Eroberer Mexiko's — bald nach seiner ersten Landung bei Ulloa, 1519 — mit seinem kleinen Heer in das Gebiet Zampoalla einrückte, fanden die Spanier in den Tempeln auch mexikanische Bücher (in Bilderschrift), deren drei auch vier in jedem Tempel waren und die man für Vorschriften über Religions-Gebräuche hielt. Ein jedes war aus dünnem gefirnißten Zeuge verfertigt, das in Blätter getheilt und in unsrer Bücher- und Bändeform geheftet war. Jedoch der erste Bischof von Mexiko ließ in blinder Religionswuth, den flehentlichen Bitten des Volks zum Trotz, alle damals gesammelten mexikanischen Denkmäler der Geschichte, Literatur und Wissenschaften und die hieroglyphischen Schriften der Azteken (Urvolk der Amerikaner) verbrennen. Alle literarischen Schätze in Dichtung und Prosa sind mit dem Namen der Verfasser und ihrer Zeit untergegangen.

Der unermüdliche Abt Clavigero und die alten spanischen Schriftsteller sprechen von der Zahl und dem Glanz der Städte, von den vorgefundenen Reichthümern, der Bevölkerung und hohen Culturstufe der durch die wüthende Raubsucht und wilde fanatische Dummheit zerstörten Reiche und aller Denkmäler verwichener Jahrtausende.

B. Süd-Amerika.

Peru, das Wunderland Amerika's, mit seinen Erdbeben, Goldgruben, Bergen und in den Eisregionen mit seinen Schneekoppen, welche fast die Höhe des Dholagir der Himmalayan in Thibet c) erreichen, ward regiert von Fürsten (Ynka's) oder Königen, welche mächtige und volkreiche Provinzen (Cutzko, Colla, Quito rc.) sich unterjochten und eine Monarchie bildeten, welche an Größe die jetzigen in Europa übertraf.

Peru muß in grauer Vorzeit der Sitz der ersten Cultur Mittel- und Süd-Amerika's, besonders zwischen der doppelten Kettenlinie der Anden, gewesen seyn, deren eingeschlossenes Thal im Mittelpunkt 12,000 Fuß über dem Meerspiegel erhaben ist. Im Norden dieses Thals liegt der berühmte See Titizaka, dessen Umgebung das Stammland der Ynka's und der Civilisation war. Der Sage nach sey vor vielen tausend Jahren aus einem andern Lande der erste Ynka Manco Kapak, ein Kind der Sonne, (peruanisch: Viracocha) nach Peru gesandt worden, die Wohlfahrt der verwilderten und unter einander feindseligen Völker zu befördern, er habe Sitten, Religion und Gesetze eingeführt und die Hauptstadt Kusko oder Cutzko, (auch Tumbezer) mit dem überaus prächtigen Sonnentempel und den Pallast der Könige erbauet. Seine Nachfolger erweiterten das Reich durch viele Eroberungen und verherrlichten dasselbe durch Einführung der Wissenschaften und Anstalten.

Alle spanischen Schriftsteller aus der Periode der Entdeckung Amerika's, als Gomarra, Xeres, Zarate rc. rc. sprechen

c) Nach den genauen Messungen, besonders Pentlands, sollen die Nevados (Schneegipfel) Sorata und Illemani in den Gebirgen von Ober-Peru 24,580 Fuß hoch seyn, folglich an Höhe den Chimborasso (20,158 F.), um 4,422 F. übertreffen, und mit der höchsten Spitze der Himmalaya, dem Dholagir, 26,862 F., die beiden höchsten Gegenden unserer Erde seyn. Gerade in jenen Schneeregionen waren die nun verschütteten Goldminen der alten Peruaner.

mit Bewunderung von den unermeßlichen Werken, welche die Landesfürsten haben aufführen lassen, um Gegenden, welche gegenwärtig unfruchtbar sind, mit Wasser zu versorgen, denn der größte Theil Peru's besteht aus steilen Gebirgen und Sandebnen, die des Regens entbehren, jener besitzt nur seichte Waldbäche. Der König ließ Berge ebnen, diese rund herum terrassiren, und längs dem Abhange derselben drei gemauerte Wasserleitungen, jede 120 Stunden (60 Meilen) lang von behauenen Steinen aufführen!! Von diesen herrlichen Bauwerken sieht man nur noch die bewundernswürdigen Trümmer, rund umher dürre Wüsten, wo sonst bewässerte große Grasplätze und Kornfelder lagen.

Der letzte regierende Ynka war Atabaliba, von Andern Atahualpa genannt, welchen der schreckliche Statthalter, Marquis Franz Pizarro d) am Festtage der Kreuzes-Erhöhung, den 14. September, nach einigen Schriftstellern den 10. Mai 1533 Morgens erdrosseln ließ, am Abend vorher hatte der unglückliche Monarch — ohne ein Spanisches Wort zu verstehen — sich taufen lassen, um nicht lebendig verbrannt zu werden, wie sein Todes-Urtheil lautete. Pater Vincent, der kein Peruanisch verstand, hatte den König durch einen Dollmetscher, der auch nur wenige Worte Peruanisch sprechen konnte, zur Annahme des Christenthums beredet, um das Verbrennen in das Erwürgen zu verwandeln.

---

d) aus Truxillo in Estremadura gebürtig, der älteste Bastard eines Dieners in der Königl. Küche. Er konnte weder lesen, noch schreiben. Im J. 1524 erboten sich drei Wagehälse, der Soldat Pizarro als Hauptanführer — auf ihre Kosten Entdeckungen im Innern Peru's und Chili's zu unternehmen, der Statthalter Peter Arias d'Avila willigte ein. Pizarro beschwatzte mehrere Soldaten zur Theilnahme, Abentheurer, Herumtreiber und Raubsüchtige gesellten sich zu ihnen, er erhob sich zum Hauptmann, Pater Vincent ward mitgenommen und nun drangen sie zusammen in Peru ein, worin vor ihnen viele Spanier umgekommen waren. Glück und Aberglaube der Einwohner begünstigten die Schändlichen im Morden und Verheeren.

Der letzte Abkömmling der Ynka, Diego Tapak Amaru, wurde 1782 — ohne ihm eine Vertheidigung auf die fälschliche Beschuldigung einer versuchten Empörung zu erlauben — hingerichtet, damit, nach spanischen Grundsätzen, kein Ynka-Abkömmling mehr lebe und kein Peruaner einen Sohn der Sonne verehren könne. Noch jetzt betrauern die Unterdrückten in ihren Trauergesängen (Yarbiés) ihre alten Fürsten und deren Glanz und Herrlichkeit.

Brasilien, Paraguay.

Höchst auffallend ist folgende Entdeckung in Brasilien. Nicht weit von Montevideo, am Platafluß, fand ein Pflanzer auf seinem Felde beim tiefen Graben eine Art Grabstein, der eine Gruft von Mauersteinen bedeckte, in welcher 2 Schwerter, ein Helm, Schild und eine übergroße irdene Amphora (Weingefäß) lagen. Auf dem Decksteine stehen noch sehr deutlich die Fragmente der Worte in griechischen großen Anfangs-Buchstaben (hier verdeutscht): — „Zur Zeit der Herrschaft Alexanders, Sohn „Philipps, Königs von Macedonien, in der 166. Olympiade" — (also über 390 Jahr vor Christo). Das Uebrige ist nicht zu entziffern, bis auf den Namen: Ptolom. Auf dem Griff der Schwerter ist von getriebener Arbeit Achill zu sehen, wie er Hector's Leichnam um Troja's Mauern schleift.

Man muß annehmen, daß der in der Inschrift vorkommende Ptolomäus vielleicht der Anführer einer Flotte oder eines Schiffes war, das, vom Sturm ergriffen, durch die Meerenge von Gibraltar getrieben, auf dem Ocean an die Küste von Brasilien verschlagen und hier ein Denkmal errichtet wurde.

Das Gefundene wird in Montevideo aufbewahrt (Allgem. Zeitung von Bogota und Journal des Voyages et archives géographiques, Decemb. 1827). Woher erhielten die Griechen Backsteine und Mörtel in Brasilien, oder hatte das Schiff dergleichen an Bord? Bis jetzt sind in dem verwilderten Brasilien und Pa-

raguay keine Bauwerke ausgegraben, und dadurch eine Cultur untergegangener Völker bekundet worden, wie in Nord=Amerika s. C.

C. Nord=Amerika.

In dem 300 deutsche Meilen langen und 700 Meilen breiten Landstrich vom Golf von Mexiko ab, in den Thälern des Missuri, Missisippi und in den weiten Gefilden am Erie=See, im Staate Ohio mit seinem 1500 Fuß breiten Ohioflusse und dem Strome Muskingum, scheinen die Wohnsitze einer zahlreichen Urbevölkerung gewesen zu seyn.

Ueberall in dieser ungeheuern Länderstrecke bemerkt man Ueberreste von Werken, welche von der Stärke, der Volksmenge, dem Genie und der Ausdauer dieser ausgestorbenen Nationen Zeugniß geben. Niemand kennt sie, kein mit der kleinlichsten Sorgfalt betrachtetes Bruchstück, kein Gebein und Metall geben das geringste Licht, weder über die vormals blühende Bevölkerung, noch über den Zeitpunkt, wo sie an den zahlreichen Nebenflüssen des Ohio, Missuri, nach dem Süden und Norden, Osten und Westen sich verbreitet haben.

In allen diesen Gegenden fand man in den Grabhügeln, außer den Skeletten, steinerne Beile, Wasserkrüge, 6 bis 8 Gallonen (1 Gallon 4 Quart) enthaltend, Töpfe und Tassen mit eingedrückten sonderbaren Figuren von Vögeln und vierfüßigen Thieren, Lanzen, Pfeilspitzen und sogar Stücke von Hohlglas und Messingplatten. Diese Metallstücke rühren nicht von Europäern her, und gerade diese Metallversetzung des inländischen Kupfers mit dem nicht einheimischen Gallmey und die geschliffenen Glasstücke erklären, daß die Ausgestorbenen entweder Handel mit andern Völkern trieben, oder in den Künsten so weit vorgeschritten waren.

Die ausgegrabenen Werke — die mehresten am Ohio — schließen Festungsbauten, Erdaufwürfe oder Gräber (Tumuli),

steinerne Gebäude und Mauerwerke, die sich bis 30 engl. (6 deutsche) Meilen hinziehen, von Ziegeln und Erde in sehr beträchtlicher Tiefe, parallele Erdwände, Höhlungen, Felsen mit Hieroglyphen und Inschriften, Götzenbilder, Muscheln aus andern Ländern, Vasen und Mumien in sich. Eine dieser Festungen im Ohiostaat nimmt eine Fläche von 100 Morgen Landes (Acres) ein, ist an der Grundfläche von einer 20 Fuß dicken, 30 Fuß hohen festen Erdmauer und einem 20 Fuß breiten Graben umschlossen. Alle Reisende und Gelehrte stimmen darin überein, daß die gefundenen Bauwerke im Innern Nord-Amerika's nichts mit den Vertheidigungswerken der jetzigen Indianer und Europäer gemein haben, denn sie sind nicht gegen Feuergeschoß aufgeführt, und die Indianer kennen weder Erdwälle noch Gräben, sie verstehen nur Verhaue zu errichten, nämlich Pfähle mit starken Zweigen durchschlungen. In einem ausgegrabenen Hause, 12 Fuß im Viereck, die Mauern von rauhen Steinen, bis zum Fundament eingestürzt, stand noch ein regelmäßig gebauter Heerd, oben auf diesem lagen Kohlen und Asche.

Die in den Grabhügeln — oft bis 15 Fuß lang und 40 Fuß hoch — gefundenen wohlerhaltenen Gerippe hatten den Kopf nach Nordwest gekehrt, die Arme hinter dem Kopf ausgestreckt. In andern Gräbern fand man Gebeine von Personen verschiedener Größe, doch den heutigen großen wohlgebauten Wilden nicht im geringsten ähnlich, denn die Skelette deuteten auf kleine untersetzte Menschen, vielleicht Kinder. Dagegen fand man im Staate Indiana, im Norden des Ohio, in den Gräbern Beinschenkel und Schädel, welche Giganten angehört haben müssen. Alle Gräber sind mit Sorgfalt erbaut, im Innern mit großen flachen Steinen ausgelegt. Zu bemerken ist, daß die heutigen Indianer von dem Gebrauch der Grabhügel nichts wissen und keine Gräber ausstechen.

Ueber allem Diesen standen noch vor 50, 60 Jahren undurchdringliche Waldungen von ungeheuern Buchen, Ulmen, Ahorn, Tulpenbäumen 2c. 2c. von erstaunlicher Stärke, deren oft

nige mehr als 400 genau bezeichnete (jährliche) Vegetations-Ringe zählten, viele Stämme, die 5 bis 6 Fuß im Durchmesser hatten. Die Gegenden selbst fast unbewohnt, größtentheils eine weite Wüste, jetzt — von tausend neuen Bewohnern bedeckt.

D. Betrachtungen.

Die Götzenbilder in den Landstrichen Tenessee und Natchez am Missisippi, die Meermuscheln, die Mumien aus den Kalkhöhlen, die unerklärbaren hieroglyphischen Inschriften auf dem berühmten Writing-Rock (Schriftfelsen) im Staate Massachusets sind Gegenstände zu einer Frage

über den Ursprung der Amerikaner,

geworden. Jene Schrift auf dem großen Granitblock besteht aus Zügen aller Art, aus Dreiecken, Rundungen, Kreuzen (das ägyptische Symbol), Schlangen und Menschengestalten. Dennoch scheinen wohl diese Zeichen keine Inschrift zu seyn, denn die zur Schrift angewandten Zeichen erfordern doch eine Richtung, nach der sie zu stellen sind, in diesen Figuren nimmt man aber keine wahr. Eben so wenig ist eine gewisse Spur von einer Verbindung dieser verschwundenen Nationen nach Süden hin zu entdecken.

Völker, die so herrliche Zeugnisse ihres Daseyns, ihrer Aufklärung, Geistesfähigkeiten, Bildung und Bildersprache in den Ruinenmassen — nur nicht ihre Namen und Staatsgeschichte, ihre Abstammung und ihr Fortbestehen — der Nachwelt hinterlassen haben, deren Werke in fast unzugänglichen Wildnissen und tief im Innern der Erde verborgen lagen, bis Bergleute, Pioniere, Pflanzer, Naturforscher, Reisende und Kaufleute vorwärts drangen und sie entdeckten, woher kamen jene Nationen, wo sind sie geblieben und wie sind sie ausgerottet worden?

Alles ist im Dunkel. Wir müssen also bloß Schlüsse ziehen aus Körperbau, Farbe, Sprache, Sitten und Religion, doch auch dies vermag hier Niemand. Nur ist von gründlichen Naturforschern nachgewiesen worden, daß die Strandpflanzen der Südseeländer und Amerika's mit denen von Süd-Asien, Neuholland und Afrika Gemeinschaft haben.

Wodurch sind aber jene angebauten und bevölkerten Länder mit solcher Erdmasse von 10 bis 20, auch 30 Fuß Tiefe so überschüttet und bedeckt worden, daß Bäume, viele Jahrhunderte alt, und undurchdringliche Waldungen darauf wuchern konnten? Ausgebrannte Vulkane sind in diesem Landstriche nicht und Erdbeben dem Indianer fremd. Bestimmt man Anschwemmungen als Ursachen dieser Erdbedeckungen, so gehören alle entdeckte, hoch über der Meeresfläche ragende Trümmer einer Vorwelt und einer Zeit an, die kein Sterblicher zu berechnen vermag.

Cuvier sagt in seinen Ansichten von der Urwelt: Es ist gewiß mehrmals der Fall gewesen, daß schon aufs Trockne gesetzte, von lebenden Wesen bevölkerte Landstriche wieder vom Wasser bedeckt worden sind, vielleicht dadurch, daß sie in Abgründe verschlungen wurden, oder daß die Wasser sich wieder über jene erhoben haben und insbesondere die Oberfläche, welche das Meer bei seinem letzten Rückzuge freigelassen hatte, war schon einmal trocken gewesen und hatte seine Menschen, Thiere und Pflanzen ernährt.

Die Veränderungen (Katastrophen) müssen urplötzlich erfolgt seyn, zahllose uns nun fremde Wesen sind auf immer untergegangen und haben in der Erde nur einige Spuren zurückgelassen. Es ist bewiesen, daß die jetzt lebenden Menschen und Thiere keine Abarten jener untergegangenen sind. Woher kamen diese?

§. 2.

Neuere Zeit. Sendungs=(Post=) Anstalten.

A. Mittel=Amerika.

In dem Tagebuche des Eroberers Hernando Cortez steht: Am grünen Donnerstage (in einer andern Ausgabe: Am Charfreitage) 1519. Unter ihrem (des mexikanischen Statthalters Pilpatoë und des Feldherrn Teutile) Gefolge befanden sich auch Maler aus ihrem Lande, welche gleich bei dem ersten Anblick die (spanischen) Schiffe, Soldaten, Pferde, Geschütz und alles, was sie nur im Lager sahen, mit unglaublicher Geschwindigkeit abzeichneten, sie entwarfen alles, was ihnen vorkam, sehr natürlich mit Farben und Pinsel auf zubereitetes Baumwollenzeug. Teutile ging in sein Lager (Hütten von Baumzweigen) zurück und überschickte von da aus dem (Kaiser) Montezuma die eingezogene Nachricht, nebst den Schildereien und den Geschenken des Cortez.

Ungeachtet der kürzeste Weg von (der Hauptstadt) Mexico bis Ulloa (dem Ankerplatz und Lager des Cortez) 60 spanische Leguas (45 deutsche Meilen) beträgt, so lief des Kaisers Antwort schon am siebenten Tage ein — also 90 deutsche Meilen zu Fuß hin und zurück — und für den Cortez ein Geschenk, das hundert Indianer auf dem Rücken trugen.

Die mexikanischen Monarchen hielten eine große Anzahl Läufer, welche auf allen Heerstraßen durch das ganze Reich vertheilt waren. Man wählte junge rüstige Leute aus und übte sie von Jugend auf im Laufen, sie lösten einander auf dem Wege in eigenen Stationshäusern ab. Die Entfernung dieser Wechselörter war so genau nach dem Maße der menschlichen Kräfte bestimmt, daß der großen Geschwindigkeit ungeachtet, dennoch Keiner gänzlich abgemattet war, wenn ein Andrer in seine Stelle, zum Weiterbringen der Nachricht, trat.

Die Königliche Bibliothek in Paris besitzt eine höchst schätzbare Sammlung Mexikanischer Handschriften, theils Originale, theils Copieen auf Palmen- und Agavepapier. Die merkwürdigsten sind (in Bilderschrift) der Bericht, welchen Montezuma's Spione über das in Cortez Lager Gesehene abstatteten — und ein Finanz-Etat (Budget) des Kaisers auf einem Blatte, fast 7 Fuß lang und 1 Fuß breit, das Reich ist darauf nach Provinzen abgetheilt. Außerdem ist noch ein dicker Band in folio, mit der Eintheilung des Reichs nach Kirchspielen (zur Zeit des ersten spanischen Vice-Königs) wichtig, darin sind 10,000 Hieroglyphen mit ihrer Aussprache zum Lesen der Bücher. Lord Kinsborough in London will eine Sammlung mexikanischer Handschriften in Steindruck herausgeben.

Bilder waren also die Schriftsprache, und Botenläufer, stationsweise, die Sendungs-Anstalt der Mexikaner.

B. Süd-Amerika.

Alle Beherrscher Peru's, die Ynka's, redeten eine eigene Sprache, welche nicht einmal dem Adel, noch weniger dem Volke gelehrt werden durfte. Merkwürdig ist, daß Botschaften in jener Familien-Sprache mündlich von einer Reichsgränze bis zur andern durch die Chasquis, (Botenläufer des Fürsten) gebracht wurden, solche mündliche Nachricht bisweilen durch den Mund von mehr als 100 Menschen und über mehrere 100 Meilen lief und kein Ueberbringer die telegraphische Mittheilung verstand. Die Ynkasprache ging in der zweiten Generation, nach der Eroberung Peru's durch die Spanier, unter.

Die Sprache, welche jetzt die Indianer reden, ist das Quechuan, oder die allgemeine der Peruaner. Buchstaben hatten sie nicht, nach dem Berichte der spanischen Geschichtschreiber, sondern in der Stelle der Schrift und Briefe, ihre Quipos oder Knotenschnüre. Diese waren aus baumwollnen Strehnen

geflochten, deren Farben und die Verschiedenheit des Schürzens oder der Knoten den oft sehr geistreichen Inhalt bedeuteten, welchen jedoch nur die Ynka's und die Statthalter verstanden. Diese Quipos, auf andre Art geflochten und geknotet, waren die Jahrbücher oder Chroniken eines jeden Orts, die Erklärungen wurden, wie die Sagen und Volkslieder, durch mündliche Ueberlieferung und Auswendiglernen fortgepflanzt. Solche Schnüre dienten auch zu Rechnungen und Kalendern und die Knoten bezeichneten die Zahlen, in denen sich kein Peruaner irrte.

Die Spanier fanden im J. 1527 bei der Eroberung Peru's uralte, von den Landesfürsten erbaute Wege auf abgeplatteten Bergen und ausgefüllten Thälern und Schlünden, und auf dem großen Wege zwischen Lima und Quito Riesenbrücken, die auf stark gespannten Tauen ruhten. Auf diesen geebneten Straßen, besonders aber auf der 500 Lieues (303 deutsche Meilen) langen Hauptstraße waren in der Entfernung von etwa ¼ zu ¼ deutsche Meilen kleine thurmähnliche Häuser von Steinen erbauet, in welchen sich stets sechs Königliche Botenläufer, jene Chasquis, mit ihren Familien aufhielten.

Gerade wie bei den Persern unter Cyrus, liefen diese Fußboten oder Rufposten mit der von einem angekommenen Boten gehörten (also mündlichen) Nachricht, oder dem Befehl des Monarchen, oder einem empfangenen Quipos (Knotenschnur) zum folgenden Wachthause, um solche einem dort wartenden Boten zuzubringen, der sogleich weiter lief. So ging dies Zurufen, Weitersagen und Zubringen fort und fort bis zum Endpunkte.

Diese Chasquis vertraten auch die Stelle der Reit- und Stations-Pferde. Der Abgesandte (Courier) des Ynka, oder eines Statthalters, und jeder vornehme Reisende nach oder vom Hofe setzte sich auf die Schulter des Chasquis — dessen Schnelligkeit im Laufen oft die eines Pferdes übertraf — der, nach erreichtem folgenden Wachthause, noch im Rennen mit einer seltnen Gewandtheit und einem eigenen Schwung seinen Reiter auf die Schulter des ihn ablösenden Läufers warf. Dieser empfing

jenen wie im Flug behende, und lief mit dem aufhockenden Passagier, ohne nur einen Augenblick zu verweilen, fort bis zum folgenden Stationshause. So ging diese Courier-Reiterei in einem Trabe Tag und Nacht von Station zu Station, und mehr als 100 deutsche Meilen wurden innerhalb 24 Stunden zurückgelegt.

Ch. G. Vischer sagt in seiner: Allgemein geschichtlichen Zeittafel des Postwesens S. 8., daß im J. 1528 die Nachkommen des Francesco Carapajal — eines der Chefs, die nach der Eroberung von Peru an dem damaligen Bürgerkriege Theil nahmen — neben ihren weitläuftigen Ländereien, auch das Post-Privilegium für Chili erhielten.

Vorstehende Beispiele führen zu der Betrachtung, wie ein und dieselbe Einrichtung bei so ganz verschiedenen Völkern — den Persern, Mexikanern und Peruanern — im Gebrauch war. Es ist kaum glaublich, daß die Amerikaner jemals von der Anstalt eines vor mehr als 2000 Jahre untergegangenen Reichs und eines durch den Süd-Ocean über 3000 Meilen entfernten Landes, Kenntniß haben erhalten können, um nach dem Muster Persiens ihre Postposten und landesherrliche Botenläufer einzuführen.

Jene uralten indianischen Einrichtungen scheinen jedoch die Richtigkeit der Behauptung zu bestärken, daß aus dem Bedürfniß,

> eine Nachricht, einen Befehl, oder sonst etwas Wichtiges einem Entfernten mitzutheilen und von diesem zu erhalten,

die Einrichtung aller Sendungs-Anstalten hervorgegangen sey. Die Art der Ausführung und die Mittel zum Zweck thun wohl nichts zur Sache, selbst auch der Umstand bleibt, meines

Bedünkens, gleichgültig, ob die Nachricht, der Befehl ꝛc. ꝛc. durch Schrift, Weitersagen, Bilder, Quipos oder andre, dem bestimmten Empfänger verständliche Zeichen, zugebracht werden.

Eben so geben jene verschollene Reiche den Beweis, daß überall da, wo eine Staats=Verfassung bestand, zugleich Sendungs=Anstalten für Mittheilung einer Kunde, der Befehle des Landesherrn, und für das Privatleben ꝛc. ꝛc. eingeführt worden sind. Zudem ist dieser Beweis denjenigen, welche alle Sendungs=Anstalten Posten nennen, noch eine Bereicherung ihrer Meinung, daß schon im hohen Alterthum überall Posten erfunden worden und eingeführt gewesen sind, ohne gerade das Vorbild aus den Anordnungen vormaliger oder noch lebender Völker zu entnehmen oder nehmen zu können.

Bis zum Freiheitskriege der Spanischen Kolonieen in Mittel= und Süd=Amerika in diesem Jahrhundert, bestand die Postverfassung des Mutterlandes Spanien in allen amerikanischen Provinzen.

In den noch nicht ruhigen unausgebildeten neuen Republiken betrug, nach dem Finanz=Etat vom 1. Januar bis zum 30. Junius 1828 die Einnahme vom Seezoll 2,750,000 Dollars (zu 1 Thlr. 13 Sgr. 2 Pf. Preussisch) — von der Münze 91,000 D. und von der Post 107,080 D. sind 153,960 Thlr., folglich in einem Jahre 307,920 Thaler.

C. Nord-Amerika.

Vereinigte Freistaaten.

Revue encyclopédique, 1827. — Columbus, Octoberheft 2c. — Leipziger Zeitung, 1827, Nr. 201. — Amerikanische Zeitungen — Polytechnisches Journal — Message of the President of the United Staates, Decemb. 1828. Silliman americ. Journal.

Der ewig denkwürdige Benjamin Franklin ist der Stifter der Post-Anstalten in den Vereinigten Freistaaten, er führte jene zuerst in Pensylvanien mit so glücklichem Erfolge ein, und so ehrenvoll, daß ihn die Staaten, im Namen des Mutterlandes England, im Jahr 1753 zum Chef des Postwesens in Nord-Amerika ernannten.

Nach der Trennung von diesem Mutterlande und nach errungener Selbstständigkeit gehören einer jeden Provinz die Postanstalten als ein Eigenthum und ihr untergeordnet an, im Allgemeinen jedoch der Gesammtheit, d. h. dem ganzen Staat. Denn nach der Constitution vom 4. Julius 1776 und der Bundes-Acte vom 17. September 1787 darf der Congreß — die Gesammtheit der Repräsentanten eines jeden einzelnen der 24 Staaten — nur Verfügungen erlassen, welche

1) sich auf Auflagen beziehen, die zur Vertheidigung und für den Wohlstand der Union — wohin auch das Postwesen gehört — im Allgemeinen nothwendig sind,
2) Geld-Anleihen auf den Credit der Union,
3) den Handel mit fremden Nationen und den Verkehr mit den Indianern einzurichten,
4) Geld zu prägen und dessen Werth, so wie den Werth des fremden Geldes zu bestimmen,
5) Krieg zu erklären,
6) Armeen auszuheben,

7) eine

7) eine Marine zu schaffen und zu unterhalten, und
8) die Miliz zu versammeln, anzuordnen und deren Bewaffnung und Kriegszucht zu beaufsichtigen.

Jeder einzelne Staat macht dagegen in seinem Bezirk die Anordnungen, welche er zum allgemeinen Besten nöthig und zweckmäßig hält, z. B. das Errichten der Post-Anstalten — die in der Regel Nachahmung der englischen sind, — die Verbindung der Posten mit denen der Nachbarstaaten u. s. w.

Im J. 1790 waren nur 75 Postverwaltungen in ganz Nord-Amerika und die Poststraßen dehnten sich nur auf 2000 englische Meilen aus. Nach 36 Jahren, im J. 1826, zählte man schon 6500 Postcomtoire und die reitenden Posten durchliefen in allen Richtungen fast 1,500,000 engl. (321,428 4/7 deutsche) Meilen.

Der General-Postmeister hat dem Congreß einen Bericht vorgelegt, in welchem die Fortschritte des Postwesens vom J. 1792 bis zum J. 1828, von 5 zu 5 Jahren, angegeben worden sind. Während dieser Zeit hat die Zahl der Postämter von 200 bis auf 8000, und die Zahl der von Posten fahrbaren Wege von 5642 auf 114,536 zugenommen. Die Postverbindungen werden durch die schönen, stets ausgebesserten Straßen, durch die Kettenbrücken und durch die unaufhörlichen Straßen-Neubauten ungemein befördert, nirgends finden sich Gegenstände, die unterweges den Ritt oder die Fahrt hemmen. Nur beim Extrapostfahren tränken die Postillons jedesmal die Pferde und — sich selbst, wenn 4 engl. Meilen zurückgelegt sind und verweilen mitunter oft zum großen Verdruß der Reisenden, besonders zur Winterzeit.

Die Unterhaltung der Briefposten kostete im J. 1790 nur 38,000 Dollars (54,677 Thlr. 20 Sgr. 4 Pf.). Sie ist 1826 auf 4,200,000 Gulden (824,000 Thaler) gestiegen. — die Kosten der fahrenden Posten waren in jenem Jahr 1790 nur 22,000

Dollars (31,716 Thaler) im J. 1827 schon 800,000 Dollars (1,151,111 Thaler).

Der Postmeister-Antheil war von 8000 Dollars (11,511 Thaler) im J. 1790, nach 36 Jahren auf 400,000 Dollars (575,555 Thaler) gestiegen.

Nach amtlichen Berichten betrug der reine Gewinn oder Ueberschuß beim Post-Departement der vereinigten Staaten

im J. 1790 überhaupt .	76,000 Gulden	(52,186 Thaler),
im J. 1826 „ .	2,400,000 „	(1,648,000 „

Alle Ueberschüsse in der Post-Einnahme sind bisher nur allein zur Verbesserung der Post-Anstalten benutzt worden.

In sämmtlichen Staaten gibt es jetzt 8004 Postbehörden, und die Poststraßen erstrecken sich auf 13 Mill. 700,000 engl. (2,935,714$\frac{2}{7}$ deutsche) Meilen. — Vom 1. Julius 1828 bis 1829 betrug die Post-Einnahme 1 Mill. 704,418 Dollars (2 Mill. 457,202 Thaler), dagegen die Ausgabe, nämlich:

für Gehalte der Postmeister	559,237 Dollars,
„ die Beförderung der Posten	153,446 „
„ zufällige Kosten	69,249 „
	781,932 „

(sind 1,127,285 Thaler), Ueberschuß 922,486 Dollars (1,329,917 Thaler) (Spenersche Zeit. 1830, Nr 19).

In dem in Boston erschienenen American almanac and repository of useful Knowledge for the year 1830 steht: Der General-Postmeister empfängt 6000 Dollars, andre Nachrichten sagen 37,500 Thaler, 135,000 Francs Gehalt ꝛc. ꝛc. Ueberhaupt sind 7530 Postämter vorhanden — im J. 1789 waren nur 75. Die Ausdehnung der Poststraßen beträgt 105,336 engl. (21,800 deutsche) Meilen.

Sämmtliche Angaben sind aus amerikanischen Zeitungen genommen. Es würde indessen doch befremden, daß bei einer Bevölkerung von 13 Millionen Menschen, von welchen fast vier

Siebentel Handel treiben, die Post-Einkünfte nicht wenigstens auf das Dreifache sich belaufen, wenn nicht die Paket- und Dampfboote jetzt das Hauptmittel aller Sendungen an Briefen, Waaren und zum Reisen geworden wären. Darum sind

die Paketboote und Dampfschiffe

auf den mächtigen Flüssen und Seen Nord-Amerika's von der höchsten Wichtigkeit und der gewinnreiche Einfluß jener Anstalten auf den innern Verkehr des Landes ist nicht zu berechnen.

Nord-Amerika eignet sich zwar die Erfindung der Dampfschiffe zu, denn der Ingenieur Robert Fulton erbaute im J. 1807 das erste Dampfschiff und vollendete die erste Wasserfahrt damit von New-York bis Albani 57 L. in 32 Stunden; aber 19 Jahr vor ihm, 1788, hatte James Taylor in England schon den ersten Versuch mit einem Dampfboot auf dem See Dalswinter gemacht.

In Amerika ist das bis jetzt größte Dampfschiff erbauet worden, es trägt 500 Tonnen (zu 2000 Schiffspfund, 100 Pf. auf 1 Zentner, also 10,000 Zentner), und fährt von Neu-Orleans auf dem Missisippi, Ohio nach Pittsburg am Missouri 2600 engl. (557⅐ deutsche) Meilen in 22—25 Tagen, welcher Weg sonst mit Ruder- und Segelschiffen nur in 6 Monaten zurückgelegt werden konnte.

Jetzt fahren 220 Dampfschiffe auf dem Missisippi und den 22 Flüssen (Missuri, Ohio, Tenessee rc. rc.), die in ihn münden, die Fahrstrecken betragen zusammen 8440 Meilen, der Tonnengehalt ist auf 38,500, der Holzbedarf auf 880,000 Klafter berechnet worden. Außerdem noch 4000 platte Böte, welche jährlich die Flüsse befahren und 160,000 Tonnen enthalten, 40 auf dem Kanal von Long-Island, auf der Hudsons-Bay, ohne die vielen, welche auf dem St. Lorenzflusse und den großen Seen benutzt werden. Im J. 1829 waren überhaupt 342 Dampfboote im Dienst. Sonst dauerte eine Wasserfahrt von Neu-Orleans nach Louisville,

150 Postmeilen, drei Monat, gegenwärtig wird solche weiter hinauf bis Cincinati 1600 engl. (320 deutsche) Meilen, in 12 Tagen aufwärts, in 7 Tagen abwärts vollendet. Gegenwärtig gehen Paketboote und Dampfschiffe von New-York nach Pensacola, Neu-Orleans und Havannah.

Ein Dampfboot auf dem Mississippi fährt von Louisville in Kentucky nach Neu-Orleans, 694 geogr. Meilen, mit voller Ladung aufwärts in 8 Tagen 2 Stunden, stromabwärts in 4 Tagen 22 Stunden — und von New-York bis Detroit 763 engl. (163½ deutsche) Meilen stromaufwärts in 4½ Tag, abwärts zuweilen in noch nicht 50 Stunden.

Die Reisekosten sind bedeutend; so werden z. B. von Baltimore nach Philadelphia 99 engl. (21 deutsche) Meilen, mit Kost 8 Dollar (11⅓ preuss. Thaler) — ohne Kost 6 Dollar (8⅔ Thaler) — von Baltimore nach Norfolk 280 engl. (60 deutsche) Meilen 10 Dollar (14⅓ Thaler) mit Kost bezahlt, man ist 2 Tage und 1 Nacht unterweges.

Man hofft, binnen höchstens 10 Jahren auch die großen Landseen zu befahren und eine Verbindung mit dem Stillen Meer, nach der Durchgrabung der 12 Meilen breiten Meerenge von Panama, mittelst eines Wasserweges nach China und Neuholland, für Dampfboote zu schaffen.

Für Rechnung der Post sind schon viele Dampfschiffe im Gange, sie vertreten zum Theil die Stelle der Briefposten und zwar auf Kontracte mit den Eigenthümern.

Fuhrwerke

aller Gattungen sind in jeder Stadt vorhanden. In Philadelphia stehen über 600 Personenwagen mit schönen und starken Pferden bespannt, die in einem Trabe ständlich 4 engl. Meilen laufen. Höchst gefährlich ist jedoch auf diesen Fahrten die Wuth der Stages- (Land- oder Personenwagen-) Kutscher, es im Wettjagen

einander zuvor zu thun, bald stürzen die Pferde todt hin, bald bricht ein Passagier den Arm, bald werden alle Reisenden mehr oder minder beschädiget. Tollkühnheit ist ein tief eingewurzelter Charakterzug des Nord-Amerikaners.

Eine gleiche Raserei des Wetteifers beherrscht in noch höherm Grade den rohen wilden Seefahrer. Die ganze Seligkeit der Kapitäne eines Paketboots oder Dampfschiffs besteht in dem Uebersegeln eines andern Fahrzeugs, an Menschenmord und Unglück denkt Niemand, weil jedem Gesunkenen die Freiheit bleibt, entweder aufzutauchen und sich durch Schwimmen zu retten, oder, wenn er dies nicht versteht, durch seine Dummheit zu ertrinken.

Mitunter werden große Wetten von den Kapitänen eingegangen. Die Dampfboote auf dem Delaware und Mississippi sind im ewigen Wettstreit begriffen, was häufig die Passagiere großer Gefahr aussetzt, denn die Kessel werden überheizt und bersten daher häufig. Die Zeitungen sind voll von Unglücks-Nachrichten aller Art. Das Dampfboot Nord-Amerika machte oft 18 engl. (3⅗ deutsche) Meilen in einer Stunde und hat einmal 20 Meilen (4¼ deutsche) in einer Stunde zurückgelegt (Corresp. Nachricht im Morgenbl. 1829, Nr. 235, S. 938).

Das Personengeld ist theurer, als in Deutschland; aus Baltimore gehen täglich Postkutschen auf den herrlichsten Landstraßen ab, man bezahlt für 16 deutsche Meilen und einen Sitz im Wagen 8 Dollars, sind 11¼ Thaler.

In Kanada sind die Wege überhaupt gut, der von Quebek nach Montreal ist der vorzüglichste. Sobald im Herbst der erste Schnee fällt, werden Stangen an den Wegen eingegraben, um

deren Richtung zu bezeichnen, dem Verirren der Posten und Reisenden vorzubeugen und das Fortkommen zu erleichtern. Im Winter sind Schlitten, Kariolen und viersitzige Wagen, im Sommer einspännige Kaleschen für 3 Personen im Gange.

Jetzt ist im Werke, eine große Handelsstraße von Washington nach Mexiko — etwa 3300 engl. (707½ deutsche) Meilen weit anzulegen. Welch ein Unternehmen!

Anhang.

Australien.

Am 10. Mai 1787 segelten, als Hauptgeschwader, 9 große Transportschiffe mit 1800 theils zum Strange, theils zum lebenslänglichen Gefängniß verurtheilten Verbrechern — Männern und Weibern, auch Jünglingen und Jungfrauen — aus Portsmouth nach Botany-Bay auf Neu-Holland und nach van Diemensland ab, nachdem einige hundert Eingesperrte, während des dreimonatlichen Verweilens, auf den Schiffen gestorben waren.

Vier Kriegs- und zwei Munitionsschiffe geleiteten die ehrsamen Kolonisten, Commodore Phillipps war Anführer der Eskadre, zum Gouverneur des neuen Staats und zum unbeschränkten Richter über Leben und Tod der Anbauer bestellt. Die Schiffe enthielten außerdem die Beamten, Geistlichen und Garnison, Lebensmittel, Kleidungsstücke jeder Art, Munition, Ackergeräthe und Handwerkszeug, Sämereien, lebendes Vieh, Reiß, Taback, Rum, Spielwerk für die Wilden und andre Gegenstände in großer Menge.

Zu jenem Delinquenten-Corps gesellte sich noch eine Unzahl Freiwilliger, die den Beruf in sich spürten, sich jenseits Amerika glücklich zu machen, weil es diesseits nicht gelingen wollte. Die

Erfahrung sprach und spricht ja von jeher und immer, daß in dem Kleinen und Unmächtig-Scheinenden die Anfänge des Großen und Bedeutenden liegen, wenn man nämlich die Zeit und Umstände wahrnimmt und diese stets im Auge behält. So war es auch dort im neuen gelobten Lande.

Jetzt, nach 45 Jahren seit jener Auswanderung, stehen schön gebaute Städtchen mit dem Hauptort Sidney, wohl eingerichtete Landhäuser, Dörfer und Meiereien da, wo sonst undurchdringliche Waldungen und 6 Fuß hohes Gras jeden Schritt erschwerten. Die in Sidney erscheinende Zeitung meldet unterm 27. Junius 1828: „Zu den Verbesserungsplanen auf der Kolonie gehört die beabsichtigte Einführung von Land- und Postkutschen, welche zweimal wöchentlich zwischen den vorzüglichsten „Städten hin- und herfahren sollen. Also der Anfang eines „förmlichen Postwesens."

Dritte Abtheilung.

Vom

Post-Regale.

Inhalt.

Einleitung.

Erster Abschnitt.

Von Deutschlands vormaliger Staatsverfassung.

Zweiter Abschnitt.

Vom Post-Regale.

Einleitung.

Der Name und das Wesen des Post-Regals sind erst vor zwei Jahrhunderten bekannt geworden und nur in Deutschland aufgekommen, zu der Zeit, als die Kaiser die von der italienischen Familie de la Tour et Tassis (von Thurn und Taxis) errichteten Posten verbreiten wollten, den Reichsständen zumutheten, solche aufzunehmen und sie sogar den mindermächtigen Fürsten rechtswidrig aufdrangen.

Im Anfange des jetzigen Jahrhunderts verloren jedoch jene Reichsposten, durch das Reichsgesetz vom 25. Februar 1803 nicht nur ihre Benennung, sondern, durch die in demselben Gesetz ausgesprochene Souverainitäts c)-Erklärung aller Reichsfürsten, auch ihre Wirksamkeit. Die Postanstalten des von Taxis wurden — was sie eigentlich von je an gewesen waren — als ein beschränk-

---

c) Im diplomatischen und Geschäfts-Styl wird Souverainität geschrieben; so steht dies Wort auch in Heyse's Verdeutschungs-Wörterbuch, in der Real-Encyclopädie und in fast allen juristischen Werken — Neuere Gelehrte und Sprachforscher schreiben dem Französischen gemäß: Souverainetät, auch Souveränetät.

tes Monopol des genannten Hauses und als dessen Privat-Eigenthum erkannt und als solches in Schutz genommen. Die Stiftung des Rheinbundes, und die Entsagungs-Urkunde des jetzigen Oesterreichischen Kaisers Franz II. vom 6. August 1806 hoben auch den Streitpunkt wegen der Macht, des Alleinrechts und der Befugnisse der Taxisschen Posten als Reichs-Anstalten, von selbst auf.

Der Grund aller vormaligen Zunöthigungen und Widersprüche, Befehdungen und Gewaltschritte lag in der Deutung des Begriffs: Post-Regal, dessen Erklärung wieder aus dem Ursprunge und dem Wesen der deutschen Staats-Verfassung ganz früher Zeit entnommen werden muß; denn aus jener entwickelte sich eben die Befugniß zum Genuß der Regalien. Eins folgte aus dem Andern.

Es scheint mir nothwendig zu seyn, der Nicht-Sachkundigen wegen, das Wissenswerthe von Deutschlands vormaliger Staatsverfassung, von den Hoheitsrechten und wie die Reichsfürsten zur Ausübung derselben gekommen sind, vorangehen zu lassen, damit das Folgende auch von denen besser verstanden werde, welchen aus frühern Jahren und Studien der Staatskunde, so Manches nicht mehr erinnerlich seyn möchte.

Erster Abschnitt.

Von Deutschlands vormaliger Staats-Verfassung.

Geschichte der Deutschen vom Prof. C. A. Menzel — desgl. vom Dir. Straß — Teutsches Staatsrecht vom G. K. Schmalz — Staaten-Geschichten von verschiedenen Schriftstellern — Dr. Büsching Einleitung in die Geschichte des deutschen Reichs, S. 33, 84 u. f. — Abhandlungen der Prof. Hasse, Mannert über Reichsstände rc. — Grundsätze des deutschen Privat-Rechts v. Prof. Runde in Göttingen — Convers. Lexicon B. VIII., S. 137 — Dr. Hassel Umriß der sämmtl. Europ. Staaten, B. I. — Statistik v. Meusel, Hptst. II., Abschn. X. — J. Hübner Geographie, Th. III., S. 920 u. f. — Pütter Staatsverfassung des teutschen Reichs, — und dessen Literatur des teutschen Staatsrechts — v. Gundling Westphäl. Friedensschluß, Th. II., S. 38 — Statistik v. Voigtel, Abschn. III. — C. F. Häberlin Handbuch des Teutschen Staatsrechts, 3 Bände.

§. 1.

Entstehung der Staaten in Deutschland.

Fünf Hauptvölker besaßen den alten deutschen Boden im zweiten und dritten Jahrhundert. Die Franken im Rheinland und Belgien — die Allemannen in Schwaben — die Bojoarier in Baiern, — die Thüringer in Thüringen und Franken — und die Sachsen in Niedersachsen und Westphalen. Jenseits der Elbe lebten die Slaven.

Die Urgeschichte Deutschlands spricht nur von zwei Ständen, von Freien und Leibeignen oder Knechten, d. h. sol-

chen Personen, die auf Lebenszeit zu persönlichen Diensten verpflichtet und nicht Mitglied der Nation waren, auch keinen eigenen Willen hatten. Unter den Freien war kein Adel, die Nobiles der ersten Jahrhunderte waren nicht Adliche, sondern Vornehme, d. h. die Häupter der Gemeinden und Familien, die Richter und Anführer. Solche persönliche Vorzüge konnten jedoch nicht vererbt werden, sondern nur eigenthümliche Güter, diese vermochten aber keinen Stand zu gründen.

Alle freie Männer, welche Grundstücke besaßen, bildeten dadurch allerdings eine Art Adel, aber nur in der Bedeutung des Worts: Grund-Eigenthümer, Odel in den Nordischen Sprachen von Od oder Ad, welches Gut bedeutet, also Odelmann oder Admann, ein Gütermann, Guts-Eigenthümer. Daher bezieht sich auch das Wort: von, allemal auf das Gut, von welchem der Edelmann, d. h. der Eigenthümer, den Namen führt.

Die Genossen einer oder mehrerer solcher Güter oder Marken — Dörfer oder Gemeinden, welche um das Haus ihres Gutsherrn wohnten — mögen sich, während des Friedens, in Gauen (Bezirke) vereinigt und unter Leitung von Vorstehern (Grawen, Seniores) die Angelegenheiten allgemeiner Freiheit, Vertheidigung und Sicherheit berathen, und ein mächtiger Besitzer frei- oder widerwillige Nachbarn unter seinen Schutz genommen haben.

Bei Fehden, Angriffen oder Vertheidigungen leisteten die befreundeten Nachbarn Beistand und empfingen dagegen während der Fehde Unterhalt und einen Theil der Beute, alles mit dem Vorbehalte, dem Hülfegeleisteten zu folgen. Berühmte Krieger machten solche Gefolge sich für immer verbindlich, und traten auch wohl mit ihnen als Unter-Anführer in das Gefolge eines Ober-

Anführers

Anführers. Daher hatte ein solcher Gewaltiger oft ganze Gaue oder Bezirke in Gehorsam gebracht und sich unterworfen.

So entstanden in Deutschland viele kleine Staaten, und Beherrscher oder Fürsten. Ein Staat ist diesem zufolge eine Gesellschaft mehrerer Familien oder Gemeinden, welche die Beförderung des Wohls und Glücks ihrer Mitglieder zum Zweck hat und eine gemeinsame höchste Gewalt oder Oberherrschaft anerkennt (Häberlin B. 1, K. 3, S. 123).

---

§. 2.

Hohe Klassen der Stände.

a) Fürsten und Könige.

Im Beginn und Werden der Staatsverfassung und als nun die Mächtigsten und Reichsten sich zu Haupt-Anführern erhoben hatten und Fürsten und Könige (Kunige) geworden, waren dennoch diese Könige der freien Deutschen nicht Beherrscher, sondern nur Vorsteher und Ober-Richter des Volks.

Von der Menge der durch Eroberung erworbenen Ländereien gab der Herrscher, Fürst, späterhin König genannt, nach altem Gefolgerecht, seinen Beiständen und Gehülfen einen Theil der Beute — Landgüter mit Leibeigenen oder Besatz-Sklaven f). —

f) Sklave. Menzel, B. II., S. 553 sagt: Wie in den alten germanischen Zeiten gab es jetzt noch leibeigene Knechte in Deutschland, die als Handels-Artikel auf Märkten — besonders an den Küsten der Ostsee — gekauft und verkauft wurden. Der Name Sklave für: erkaufter Knecht, entstand aus dem Umstande, daß die Meisten dieser Unglücklichen aus dem überwundenen Volke der Slaven waren, und deren Name zur Bezeichnung der am tiefsten herabgewürdigten Menschenklasse fast in allen europäischen Sprachen gebraucht worden ist und wird.

Solche geschenkte Grundstücke gingen dann in das volle freie Eigenthum ihrer Empfänger über als All-Ode — daher lateinisirt: Allodium, eigenthümliches Gut — jedoch mit der Verpflichtung der Beschenkten, das Reich oder Gebiet des Gebers, Fürsten oder Königs mit Kriegsdienst auf eigene Kosten und mit ihrer aufgebotenen Mannschaft (Unterthanen) zu vertheidigen. Diese Beschenkten und zum Beistand Verpflichteten wurden also Untergebene des Mächtigern.

Dies ist der Ursprung der Allodial- (eigenthümlichen) Güter und der Vasallschaft. Als auch nach und nach die Lehnsverfassung sich ausbreitete und die Freien in die Dienstbarkeit des Königs oder der Kirche, oder der Großen traten, verschwand denn auch die Zahl der Freien und der König ward der Grundherr des ganzen Landes. Als solcher vertheilte er denn ebenfalls Länderstücke an Kriegsleute, oder statt eines Soldes, an Staatsbeamte und an Günstlinge. So kamen denn Alle in die Abhängigkeit von einem Oberhaupte.

b) Staatsbeamte.

Ueber einzelne Distrikte setzte der König Grawen (Grafen, Comes) d. h. von ihm bestimmte Männer, welche Gericht hielten, die Königlichen Gefälle besorgten, und im Kriege den Heerbann (die bewaffnete Mannschaft) ihrer Grafschaft (Gerichtssprengels) führten. Von dieser Gerichtsbarkeit waren aber die Besitzer großer Güter, welche selbst ehrenhafte Dienstleute zu Untergebenen hatten, befreiet, und übten sie in ihren Ländereien selbst aus. Auch diese Gebietenden zogen mit zum Heere des Königs oder Landesherrn.

Die Bestimmung oder Amtsverwaltung jener Grafen (Gerichtsherren) war verschieden, denn es gab

Gau-Grafen oder Richter in ihren Gauen oder Gerichtsbezirken, und zwar nur über die Grund-Eigenthümer, diese dagegen über ihre Hintersassen (Unterthanen) und Leibeigene.

Burggrafen nannte man diejenigen, welche die Burgen des Königs, oder eines Fürsten verwalteten, beaufsichtigten und bei Fehden vertheidigen mußten.

Markgrafen, mit größern Grafschafts- oder Gerichtsbezirken an den Reichsgränzen g).

Pfalzgrafen waren Richter, welche außer ihrer eigenen Grafschaft noch über diejenigen eine Gerichtsbarkeit ausübten, welche unmittelbar unter dem Reichs-Oberhaupt standen. Ihr Amt ging in der Folge an die Herzoge über, mit Ausnahme derer am Rhein, namentlich in Lothringen.

Landgraf scheint eigentlich aus dem Markgraf für den Fall entstanden zu seyn, wo die Reichsgränze über ihr Gebiet hinaus erweitert war. Oft ließ auch der Beherrscher Herzogthümer eingehen und einer ganzen Provinz oder einem Lande einen Grafen als Verweser vorsetzen, der nun den Namen eines Landgrafen erhielt, wie die in Thüringen, Hessen ꝛc. ꝛc.

Ueber eine Anzahl solcher Grafschaften hatte ein

Herzog Ober-Heerführer, (Dux, Duc) den Ober-Befehl. In der Folge beschränkte man die Gewalt derselben nur auf ihre eigenthümliche Gebiete und ihre Macht ging auf alle welt- und geistliche Fürsten über.

---

g) Karl d. Gr. nannte seine Statthalter in der Gascogne: Markis (Marggraf), daher die noch jetzt in Frankreich gebräuchliche Standes-Bezeichnung: Marquis, Marquisat.

c) Adel.

Im Laufe der Zeit bildeten sich die besondern Klassen der Gesammtheit eines Staats, nämlich hoher Adel, niedrer Adel, Ritterschaft und Bürgerstand. Der Begriff: Adel enthielt, wie zuvor gesagt worden, nur die Bedeutung: Länderei- oder Guts-besitzer und Eigenthümer.

Der hohe Adel

entstand, als die hohen Reichswürden der Herzoge, Mark-, Pfalz-, Land- und gewöhnlichen oder Gau-Grafen erblich wurden, und also auch die Familienglieder mit dem Erbrecht auf die Würde über andre Freie sich erhoben, d. h. daß die Kinder ebenfalls den Titel, also die Würde ihres Vaters, als Markgraf, Pfalzgraf rc. rc. erbten, auch viele der alten Geschlechter die Titel des hohen Adels erwarben.

Späterhin ertheilten die Kaiser auch diesen Titel ohne Reichsland, daraus entsprang denn der sehr wesentliche Unterschied von zwei Klassen, nämlich: des regierenden und nicht-regierenden Adels.

Außer den herzog- und gräflichen Familien gab es auch noch mehrere Edle, deren Vorfahren nicht in Königliche Dienste getreten waren, weil sie selbst schon ansehnliche Ländereien besaßen, zu diesen gehörten die Söhne der Herzoge und Grafen, welche man nicht ihren Vätern in der Herzog- oder Gräflichen Würde hatte folgen lassen, denen man aber die ererbten Güter nicht nehmen konnte. Diese insgesammt machten den Stand der

Dynasten

(Besitzer großer Güter) aus, lebten unbeschränkt auf ihren Ländereien und brauchten nur in Defensivkriegen Dienste zu thun.

Der niedre Adel, oder die Ritterschaft

hatte nur da seine Entstehung, als der Bürgerstand, wie eine Abstufung unter den Freien, aufkam, besonders mächtig werdend zu der Zeit, als das Kaiserhaus Hohenstaufen erlosch und die dadurch erledigten Herzogthümer in Franken, Schwaben und im Elsaß nicht wieder besetzt wurden. Jene freien Leute waren größtentheils auf dem Lande, folglich Land-Eigenthümer, und diese Besitzer wurden Ritterbürtige, mit dem persönlichen erblichen Vorzug seit der Einführung des Lehnwesens und der Umgestaltung der Kriegskunst.

Die Mitglieder bildeten die Form einer Zunft, daher die Benennung Schildzunft, Schildamt, und die Stände desselben: Page (Lehrling) — Schildknapp, Edelknecht oder Junker (Geselle) — endlich Ritter (Meister) auch Bannerherr, wenn er ein Commando über eigene Vasallen (Unterthanen) führte. Diese Ritterbürtigkeit wurde nun ein persönlicher erblicher Vorzug oder das Wesen des Adels mit der davon unzertrennten Pflicht, nach einem Aufgebote Kriegsdienste zu thun.

Reichs-Ritterschaft.

Die von der Herzoglichen Gewalt freigewordenen Edelleute, Prälaten und Städte traten in einen Verein, waren mit gegebenen Lehngütern, Vasallen und Dienstmännern für sich Landesherren, und hatten sich mit ihren Allodien (eigenthümlichen Besitzungen) und Reichslehen dem Kaiser zum alleinigen Schutz übergeben, und wurden mithin Reichsunmittelbar. Sie suchten sich auch durch Verbindungen unter sich zu schützen und machten nun den besondern Stand der Reichs-Ritterschaft aus. Mit ihnen traten in Gemeinschaft die

Reichs-Freiherren (Reichs-Barone).

Sie waren wie Jene aus der Klasse der Freien, welche aus Stolz und als reiche Besitzer großer Erbgüter verschmäheten, dem Könige persönlich zu dienen, oder ein Staatsamt zu verwalten, und in eine Lehnsverbindung zu treten. Sie machten in spätern Zeiten im süd- und westlichen Deutschland eine eigene Körperschaft aus, und zu ihr gehörten auch die Reichs-Vasallen, welche bloß zum Behuf des Kriegs vom Könige in Dienst genommen wurden, und zum Lohn die Benutzung Königlicher Ländereien (Domänen) erhalten hatten. Ungeachtet der Reichs-Unmittelbarkeit waren alle diese Reichs-Freiherren und Ritter nicht Reichsstände.

---

§. 3.

Reichsfürsten.

Der König war nicht bloß Oberherr aller mit Grundstücken beschenkten Grundbesitzer, sondern als Ober-Anführer im Kriege und Ober-Richter im Frieden, das eigentliche Staats-Oberhaupt und als solches mit

> hohen Staats-Beamten zum Behuf der Reichsverwaltung und Besorgung der Domänen (eigenthümlichen, oder Stammgüter des Beherrschers)

und mit

> hohen Hof-Beamten, theils zum Prunk, theils zur Bedienung seiner Person,

umgeben. Die geringern Hofbeamten hießen Dienstleute, als persönliche Diener vom Regenten abhängig. Aber auch jeder Fürst und jeder freie Mann hatte solche Dienstleute, unter

diesen Manche, welche freie Allode (eigenthümliche Güter) besaßen.

Die hohen Staats-Beamten — nämlich die Herzoge, Mark-, Pfalz- und Landgrafen, und die wirklichen (nicht Titular-) Grafen mit Land-Eigenthum — wurden, nebst den Erz- und Bischöfen, als die höchsten Stände, als

Reichsfürsten

ausgezeichnet und bildeten die stimmfähigen Mitglieder des Reichstages. Da ihre Besoldung in Reichsgütern, also in Grund und Boden bestand, so wurden auch ihre Staatsämter als Grundstücke behandelt, und dies führte zur Erblichkeit der Aemter und dann zur Verwandlung derselben in Landesherrschaften.

Diese hohen Staats-Beamten hielten bald einen dem Königlichen ähnlichen Hofstaat. Sie strebten fortwährend nach der Erblichkeit ihrer Fürstenthümer und Aemter, so daß am Ende des eilften Jahrhunderts deren Erblichkeit entschieden war. Diese mußte als durchaus nothwendig eintreten, denn so lange die Besitzer der belehnten Grundstücke nicht Eigenthümer waren, und die Dauer und Sicherheit des Besitzes ungewiß blieben, konnte die Landeskultur nicht fortschreiten.

Gerichtsbarkeit und Kriegerdienst mit seinen Unterthanen — früher Heerbann genannt — blieben nun die beiden Punkte des Begriffs eines

Standesherrn oder Reichsstandes.

Darum trachteten die großen Gutsbesitzer nach öffentlichen Stellen und suchten als Herzoge oder Grafen ihre Amtsgüter mit ihren Erbgütern (Allodien) zu vermengen und beide auf gleiche Weise zu behandeln. Dadurch wurden denn in der Folge diejenigen, welche ursprünglich nichts als Beamte des Königs waren, fortan selbstständige Erbfürsten. Nur in Alt-Sachsen und

Baiern (Bojoarien) bestanden schon vor Entstehung der Reichsverfassung erbliche Herzogthümer. Der letzte Mächtige war Thassilo, Herzog von Baiern, den Karl d. Gr. wegen wiederholter Empörungen entsetzte und in einem fernen Kloster sterben ließ. Denn Karls Herrschergeist fand, daß es gefährlich sey, Herzoge über große Landestheile zu setzen, und mächtige Statthalter im Gehorsam zu halten, darum schaffte er überall die Herzoge ab, theilte deren Länder in kleine Bezirke, und ließ diese durch Grafen (Gerichts-Vorsteher und Domänen-Verweser) verwalten. So brach er die Gewalt der Mächtigen und erhob sich zum allein regierenden Monarchen. Aber mit seinem Tode sank das Gebäude der Kraft und des Kaiserlichen Ansehns.

Neben den weltlichen hohen Staats-Beamten galten auch die Erzbischöfe und Bischöfe als Fürsten oder Stände des Reichs. Ihre frühere Theilnahme an Staatsgeschäften zeigten sie schon gleich nach Karls Tode, zur Zeit Ludwigs des Frommen. Sie gründeten ihre geistliche Macht auf den göttlichen Ausspruch h), und erhoben diese geistliche Macht noch über den Thron der Kaiser, darum, weil die Geistlichen das regierende Oberhaupt salbten, krönten und demselben die höhere Weihe ertheilten, mithin die Befugniß zu herrschen nur vom Clerus ausging und verliehen wurde.

---

h) Prophet Jeremias I. v. 7 u. 10.: „Der Herr aber sprach zu mir (dem Priester Jeremias) ꝛc. ꝛc.: „Siehe, ich setze dich heute dieses Tages über Völker und Königreiche, daß du aus„reißen, zerbrechen, zerstören und verderben sollst, und bauen „und pflanzen."

§. 4.

Erz-Aemter.

Es erhielten die Reichsfürsten einen Zuwachs an Ehre und Macht, wenn sie zugleich mit einem Hofamt bekleidet waren und bei feierlichen Gelegenheiten den Oberherrn bedienen konnten. Diese Ehre des persönlichen Dienstes wurde, vermittelst einer öffentlichen feierlichen Belehnung mit einer Fahne (Banner, Panier), nur den Mächtigsten zu Theil. Zu dieser Zeit wurde das Land noch von Grafen verwaltet und jeder blieb der Diener des Königs, auf dessen Ruf er mit seinen Dienstleuten zur Heerfolge erschien.

Wenn in den frühern Zeiten Einer der Herzoge zum Könige erwählt wurde, so versahen die andern ihren Hofdienst, wie dies zuerst unter den Karolingern Statt fand. Daraus sind in der Folge die

Erz-Aemter der Reichsfürsten

entstanden. (Joh. Monachus Sangalliensis — St. Gallen — in vita Caroli Magni, l. I. c. 9 in der Hahn'schen Samml. der Denkmäler des Alterthums.)

Die Sächsischen Kaiser i) setzten diese Aemter auf Vier — Kämmerer-, Truchseß-, Schenk- und Marschall-Amt. Diese Erzämter wurden jedoch weder einem Herzog für immer und erblich anvertrauet, noch mit dem Herzogthum verknüpft, sondern es hing lediglich von der Willkühr des deutschen Königs oder des Kaisers ab, von wem er bei Feierlichkeiten, z. B. auf Reichstagen, bei Krönungen, Reichsbelehnungen ꝛc. ꝛc. dies oder jenes Reichsamt verwalten lassen wollte.

---

i) die drei Ottonen und die Heinrich I. u. II. von 919—1024.

Zu den Zeiten der Schwäbischen Kaiser, wahrscheinlich Friedrichs II. (1215—1250), wurden erst diese Erz-Aemter und Würden mit den Herzogthümern verbunden und erblich.

Aber außer diesen Erzämtern stifteten die Kaiser auch noch mehrere

Erz- und Reichs-Erbämter

und zwar k):

Reichs-Fähndriche waren die Kurfürsten von Sachsen und Würtemberg,

Reichs-Erz-Hofmeister (Aulae Magister) der Herzog von Lothringen,

Reichs-Erz-Schutzherr der Trompeter (Tubicinum) der Kurfürst von Sachsen,

Reichs-Erz-Schutzherren der Kesselflicker, fahrenden (bettelnden) Handwerker und Vagabonden (Patrocinium hominum Vagabundorum) Kurpfalz und Brandenburg,

Reichs-Erz-Judenrichter, der Erzbischof von Maynz,

Reichs-Fischherr, die Grafen von Wernigerode,

Reichs-Jägermeister, die Herzoge von Kärnthen, Pommern, Meissen und Würtemberg,

Reichs-Baumeister, der Herzog von Oldenburg,

Reichs-Feuerherren, die Standesherren von Pleß in Schlesien,

---

k) aus dem Werke: Joh. Peter de Ludwig Opuscula miscella, Tom. I. Opusc. V. cap. I. genommen.

Reichs-Prokurator und Advokat der Landgraf von Thüringen 1),

Reichs-Patron der Sackpfeifer (utricularii), die Grafen von Rappolstein,

Reichs-Thürsteher (Portarum custodiae in solemnibus Caesarum ac ordinum conventibus) die Familie von Werder,

---

§. 5.

Deutschland als Wahlreich. Kurfürsten.

Die ersten Standesfürsten oder Herzoge, als Reichswürdenträger, nahmen es sich heraus, auf dem Reichstage das Oberhaupt des Reichs zu erwählen (kühren, daher in spätern Zeiten: (Kurfürst, Wahlfürst), die übrigen dabei anwesenden Fürsten und Prälaten hatten nichts weiter als ihre Meinung zu sagen. So war es, als nach der Absetzung des Kaisers Karls des Dicken im J. 887 Arnulf, Herzog von Kärnthen, zum König der Deutschen auserſehen und als solcher anerkannt wurde. Unter der Regierung des, durch eine vorsätzlich schlechte Erziehung, verderbten Kaisers Heinrich IV. (1056—1105) hatten die mächtig gewordenen Reichsfürsten den Vorsatz gefaßt, die Erbfolge der Kaiser ganz aufzuheben und sich die Kaiserwahl zuzueignen.

Die Kaiser damals schwach an Muth, Sinn und Kraft mußten schweigen zu diesen Anmaßungen und erkannten im Ge-

---

1) Bekleidet doch der Kaiser von Oesterreich noch jetzt die Würde und das Titular-Amt eines Advokaten und Prokurators des Päbstlichen Stuhls in Rom und hält diesen heiligen Beruf eines geistlichen Vasallen sehr hoch.

fühl ihrer Ohnmacht diese Edelleute als Reichsstand, d. h. als Rath und Gehilfe, der nun gleich dem Reichs-Oberhaupte, selbst herrschte in seinen Besitzungen, statt beherrscht zu werden. Jene erhoben diese kleinen Potentaten zu dem so gewichtigen Range, um sie noch fester zu verpflichten und der Kaiserlichen Majestät ergebener, anhänglicher und verbindlicher zu machen.

Unter Heinrich V. (1105—1125) ward jener Vorsatz — die Kaiserwahl — ausgeführt. Die sieben Hauptfürsten Deutschlands, als Reichsbeamten der Krone — der Erzschenk, Erztruchseß, Erzmarschall und Erzkämmerer — und die drei ersten Bischöfe des Reichs eigneten sich die unbeschränkte Wählbarkeit zu. Da also die alte Erb-Monarchie zu Grunde gegangen war, erschien der Kaiser nicht mehr als Oberhaupt nach dem Rechte der Geburt, sondern nur als Vorsteher, und deßhalb ließ er auch gern Hoheitsrechte in die Gewalt der Reichsfürsten übergehen.

Kaiser Friedrich II. (1215—1250) erkannte den geistlichen Fürsten Rechte zu, die sie weit über bloße Besitzer ihrer Reichsländer erhoben. Im Jahr 1232 mußte er dieselben Vorrechte auch den weltlichen Fürsten ertheilen, nach welchen sie hinfort nicht mehr als Beamte des Kaisers angesehen werden konnten, sondern als unbeschränkte Herren ihre Länder und Vasallen regierten. So hatte nun der Höchste des Reichs sich selbst die Gewalt benommen, sich in die Regierung der Reichsstände zu mischen, wenn ihm gleich einige Hoheitsrechte verblieben, die seine Nachfolger entweder allein ausübten, oder einigen Reichsfürsten zu Lehn überließen.

Durch das häufige Erlöschen der Regentenstämme wurde das Wahlrecht der Stände häufiger geübt, und zwar bis zur Mitte des dreizehnten Jahrhunderts von allen Fürsten. Doch blieben in der Folge viele Wahlberechtigten zu Hause, theils um

der kostspieligen und beschwerlichen Reise, theils der sehr häufig eintretenden Spaltungen und Unruhen überhoben zu seyn. Daher ging am Ende jenes Jahrhunderts das Wahlrecht auf die größten und reichsten Fürsten über, welche sich in dem früher gewechselten Besitz der Ober-Hofämter zu befestigen gewußt hatten.

Als Papst Innocenz IV. am 16. Julius 1245 in der Kirchenversammlung zu Lyon, jenen Kaiser Friedrich II. entthronte, mit dem großen Bann belegte und die Wahl des Gegenkaisers Wilhelm, Grafen von Holland, bewirkte m), da sonderten sich die sieben mächtigsten Fürsten Deutschlands — Pfalz-Lothringen — Franken, in der Folge mit Brandenburg vereint — Baiern — Sachsen und die drei Erzbischöfe von Maynz, Trier und Cöln — von den übrigen Mitständen und verbündeten sich zur Behauptung des Vorrechts:

„ausschließlich und nur allein hinfort
„den Kaiser zu erwählen und sich deß-
„halb Kur- oder Wahlfürsten nennen zu
„lassen.

Die Mitstände mußten in ihrer beschränkten Macht, selbst beim gemeinsamen Widerstreben, sich fügen.

Karl IV. (1349—1378) setzte in der güldnen Bulle von 1356 die Rechte und das Wesen dieser Wähler fest,

erklärte Deutschland für ein Wahlreich,

und erkannte den sieben Erzämtern: Maynz, Trier, Cöln, Böhmen, Sachsen, Pfalz und Brandenburg, die Wahl des Reichs-Oberhaupts zu.

---

m) Sein Vorgänger Heinrich Raspe, Landgraf von Thüringen, Pfaffen-Kaiser genannt, war schon im ersten Regierungsjahre, 1247, gestorben. Dieser Wilhelm wurde in einem Feldzuge gegen die Friesen, am 12. Januar 1256 erschlagen.

Kaiser Maximilian I. (1493—1519) hatte Verschiedenes eigenmächtig unternommen, worüber Mißvergnügen entstand, die Reichsfürsten befürchteten noch weit mehr von dem muthigen, herrischen Enkel Karl (V.), wenn man diesen, nach den Anträgen seines Großvaters, zum römischen König (Nachfolger) erwählte. Maximilian that daher schon 1518 verschiedene Versprechungen Namens seines Enkels, welche dieser nachgehends genehmigte und darüber Urkunden ausstellen ließ. Karl ward jedoch erst nach Maximilians Tode zum Kaiser erwählt und von ihm die Wahl-Capitulation, oder der Vergleich zwischen dem Kaiser und den Reichsständen, angenommen und bestätiget. Dies ist die **Entstehung der Wahl-Capitulationen.** (Häberlin's Reichsgeschichte, B. 10, S. 257).

Seit Karl V. hatten also die Kurfürsten angefangen, dem Kaiser vor seiner Wahl bestimmte Vorschriften vorzulegen, nach welchen das Oberhaupt regieren müsse und deren Erfüllung der Erwählte feierlich beschwor. Nachmals war zwar eine beständige Wahlcapitulation vom deutschen Reiche genehmigt worden, aber die Kurfürsten behielten sich das Recht vor, nach Umständen den vorgeschriebenen Kapitulationspunkten noch Zusätze beizufügen. Die Krönung der Kaiser war also eigentlich nichts weiter, als eine feierliche Bestätigung der zwischen dem Oberhaupt und seinem Reiche bestehenden Pflichten.

Deutschland allein konnte sich rühmen n), daß nach dem Umsturze der Wahlreiche in allen Ländern der Erde, das deutsche Reich fast allein, nach dem Verlauf so ungeheurer Begebenheiten, sein Wahlrecht behauptet habe. Schon in der frühesten Zeit

n) bis 1806, am Schlußjahre seiner ein volles Jahrtausend bestandenen Staatsverfassung.

trachtete und versuchte Kaiser Heinrich VI. (Schwäbischer Linie) im J. 1196 auf dem Reichstage in Worms, die Kaiserkrone erblich zu machen und seinen 3jährigen Sohn Friedrich zum römischen Könige und Nachfolger ernennen zu lassen. Einige Stände willigten ein, nur Herzog Bernhard von Sachsen verweigerte, ein Kind als Oberhaupt anzuerkennen und seine Wahlfreiheit aufzugeben. Mehrere Reichsfürsten stimmten den Gründen bei, und Heinrichs Antrag wurde abgelehnt. Keiner der nachfolgenden Kaiser äußerte durch Hoffnungen oder Pläne seine Neigung, die Erbfolge in der Familie förmlich festzusetzen; sie wurde aber schweigend von den Reichsständen angenommen, mithin die Wahl als eine Formel und leeres Gepränge beibehalten.

---

§. 6.

Lehnwesen, Hoheitsrechte der Belehnten.

Deutschlands Oberhäupter, früher Könige, seit Karl dem Großen Kaiser genannt, hatten, wie schon vorher gesagt worden, mannigfache Beamte zur Verwaltung ihrer eigenthümlichen Güter (Domänen) und Gerechtsame, unter denen auch solche, welche Staatsämter und hohe Würden bekleideten. Diese Beamtete und Würdenträger erhielten statt eines bestimmten baaren Gehalts oder Soldes, den vollen Nießbrauch einzelner Güter, was beneficium, auch Beneficien genannt wurde.

Die Entstehung des großen Ansehens und der Macht dieser Reichsbeamten beruhete indessen auf dem vor dem eilften Jahrhundert nach und nach eingerichteten Lehnwesen, besonders in der Regierungszeit Konrads II. (des Saliers, aus dem Hause der Fränkischen Herzoge, 1024—1038), als die Kaiser und die höch-

sten Landesfürsten ihren Vasallen statt des Soldes **Besitzungen** auf **Lebenszeit verliehen.** Dies ist der **Ursprung des Lehnwesens**, Lehnrechts, der Lehn- oder verliehenen Güter. Die in der Regel öffentlich und mit Prunk und Feier, mittelst eines Panniers (einer Fahne), vollführte Ueberlassung der Länder wurde **Belehnung** genannt.

Späterhin wurden von den Kaisern diese nur auf Lebenszeit des Beglückten verliehenen Güter als **Erbgut** den Söhnen des Belehnten zugestanden, und in der Folge vom Adel selbst durch List, Vorsprache oder eigene Macht für erbliches Eigenthum erklärt.

Die Besitzungen oder Länder dieser Reichsherren waren folglich zweifach, theils Lehn (Feudum), theils Eigenthum (Stammgut, Allodium), vom Oberhaupt geschenktes Gut, in uralten Schriften Friebon, ein freies Rittergut. Auf Beiden haftete von nun an die Landeshoheit, oder Landesherrschaft, d. h.

> die Befugniß, alle Macht und Rechte auszuüben, die nicht dem Reichsherkommen und den Reichsgesetzen entgegenstanden und früher ausschließlich nur vom Kaiser ausgeübt wurden, mithin **alle Rechte der höchsten Gewalt** (Privilegia libertatis).

Darum enthielt denn auch der Lehnseid das Gelöbniß einer besondern Treue des Beschenkten, nichts zu unternehmen, was den Nachtheil des Reichs bezwecken und denselben bewirken könne und solle. Oft wurde auch wegen des Blutbanns o) bei den Gütern

---

o) Blutbann, Blutgericht, Todesurtheil, war früher ein Kaiserliches Reservat (vorbehaltenes Majestäts-) Recht über die vier hohen Rügen (Verbrechen): Mord, Diebstahl, Brand und Nothzucht. Die mit diesem peinlichen Halsgericht beliehenen Reichsstände hießen: Zentgrafen (Judicii centumviralis judex), auch Centgravii, von Centena ein Gerichtsbezirk, Zent — dessen Einwohner aber: Zentbare Leute.

Gütern geschworen. Kurfürsten- und Fürstenthümer-Belehnungen hießen Thronlehne.

Ursprünglich war also die Hoheit der Fürsten und Reichsstände in ihren Ländern von der Kaiserlichen Gewalt ausgegangen und der Kaiser blieb das Oberhaupt, aber seine Macht über das Ganze selbst war in enge Gränzen eingeschlossen, denn **in den wichtigern Dingen war er an die Einwilligung der Reichsfürsten gebunden.** Nur das Vornehmste war ihm geblieben, daß er nämlich zu Gesetzen für das ganze Reich seine Einwilligung geben, oder versagen konnte, und daß die höchsten Reichsgerichte in seinem Namen sprachen und entschieden. Alle wesentliche Regierungsrechte: Gesetzgebung und Vollziehung waren mithin an die Fürsten, Grafen und Reichsstädte (s. folg. §.) übergegangen und Deutschland folglich ein Inbegriff einzelner Staaten geworden, jeder in einer mehr oder weniger beschränkten Form.

---

§. 7.
Reichstage.

Zu wichtigen Anordnungen für das Reich versammelte der König, in der Folge der Kaiser, die Nation, von ihren Grafen und Herzogen, wie im Heerbann angeführt. Hier gab das Reichs-Oberhaupt (der König, nachmals der Kaiser) seine Befehle und vernahm den Rath, die Vorschläge und Anträge seiner Vasallen. Aus diesen gegenseitigen Berathungen (Capitulationen) gingen die Gesetze, Capitularien genannt, hervor. In der Folge entzogen sich die Landsassen (kleine minder mächtige Gutsbesitzer) jenen Versammlungen; nur die Großen, die Herzoge, Grafen und hohe

Geistlichkeit fanden sich ein zu jenen Berathungen, nachher: Reichstage, Comitia imperialia, genannt.

Zur Zeit Karls d. Gr. wurden die Reichstage in doppelter Gestalt, nämlich als eine Versammlung aller Staatsbeamten, und häufiger als besondre Hoftage der Reichsbeamten einzelner Provinzen gehalten und zwar als berathschlagende Stimmen. Nach dem Erlöschen des Karolinger Stammes veränderten sich allgemach die Stimmen in entscheidende, fast gebietende und der König, als gewähltes Oberhaupt, war an die Meinung der Stände gebunden.

Die Reichstage verblieben auch bei dem wandernden Hoflager der nachmaligen Kaiser, die sich vormals größtentheils in den vornehmsten Reichsstädten aufhielten p), z. B. Karl d. Gr. in Aachen, bis Maximilian I. Wien zur bleibenden Residenz erklärte.

Der Zweck der Reichsversammlungen war also, bei wichtigen Angelegenheiten, welche die Kaiser nicht für sich abmachen wollten oder konnten, zu Rathe gezogen zu werden. Aber was vor den Kaiser und die Reichsstände gehörte, was von jenem allein und unbeschränkt, und was nur mit Einwilligung der Reichsfürsten geschehen könne, war weder durch ein festes Herkommen, noch durch Gesetze bestimmt. Ein schwacher Kaiser mußte daher den guten Willen der Fürsten gewinnen, welche, da sie zugleich Beamtete und Würdenträger (Erzkämmerer, Truchseß, Marschall und Erzschenk) waren, die Beschlüsse ausführten.

---

p) Vor Maximilian I. hatten die Könige und Kaiser kein bestimmtes Hoflager, sie zogen mit ihrem Gefolge von einem Ort zum andern, und die Provinz, in welcher sie sich aufhielten, oder wohin ihre Beamten gesandt wurden, mußte Lebensmittel theils als Tribut, theils als Geschenk liefern, außerdem die durchziehenden Kriegsheere verpflegen, Vorspann und Kriegsfuhren leisten und die Landstraßen ausbessern.

Der Kaiser schrieb die Reichstage aus. Im funfzehnten Jahrhundert wurde Sitte, daß die Kaiser nicht persönlich erschienen, sondern Bevollmächtigte (Commissarien) sendeten, die Reichsfürsten ahmten dem Vorbild nach und schickten ebenfalls an ihrer Statt Botschafter und Gesandte.

Auf Reichstagen versammelten sich oft die Kurfürsten allein, die Fürsten gleichfalls besonders. Auch berief der Kaiser allmählig Abgeordnete der Städte dazu, welche nicht der Hoheit eines Fürsten unterworfen waren, sondern unter dem Namen: Reichsstädte unmittelbar unter dem Kaiser standen. Die Reichsversammlung enthielt demnach drei Kollegien,

a) das Kurfürsten-Kollegium,

b) „ Fürsten-Kollegium, zu welchem die immediaten oder Reichsfürsten, die Bischöfe, Prälaten, Grafen und Reichs-Barone gehörten,

c) „ Reichsstädtische Kollegium.

Die Stände erschienen durch Gesandte, von denen die Kurfürstlichen-Gesandten der ersten Klasse, also Minister, waren. Des Kaisers Stelle wurde von einem Principal-Commissarius (jedesmal ein Reichsfürst) mit einem Concommissarius, als berathenden Minister, vertreten. Das gesammte Directorium führte Kurmaynz als Erzkanzler durch Germanien oder in ganz Deutschland.

Der schriftliche Antrag des Kaisers über die Gegenstände der Berathung wurde ein Commissions-Decret genannt. Jedes der drei Kollegien berathschlagte abgesondert, der Director eines jeden forderte zum Stimmen auf. Nach der Mehrheit der Stimmen entwarf der Directorial-Gesandte das Conclusum (den Beschluß des Kollegiums). Keine Mehrheit aber galt unter den drei Kollegien selbst, sondern alle drei mußten sich durch Rücksprache vereinigen und für einen Schluß einig seyn. Dann ent-

warf der Kurmaynzische Gesandte nach dem zum Grunde gelegten Conclusum ein Reichs-Gutachten (Suffragium auch Placitum imperii), das dem Principal-Commissarius überbracht wurde. Die Bestätigung von diesem Kaiserlichen Bevollmächtigten hieß ein Reichsschluß (Conclusum Imperii).

Genehmigte der Kaiser das Reichs-Gutachten, so geschah es durch ein Ratifications-Decret, oder den Reichs-Rezeß, auch Reichs-Abschied (Recessus Imperii) genannt, d. h. als Reichsgesetz mit voller Kraft für die Reichsstände und deren Unterthanen; es wurde öffentlich bekannt gemacht und die Reichskanzleien und Archive empfingen Exemplare, um solche aufzubewahren. Vereint als Staatskörper mit dem Kaiser übten also die Reichsstände auf den Reichstagen die höchste Gewalt aus. Der erste Reichs-Abschied, oder das erste Reichsgesetz war in Maynz 1236 vom Kaiser Friedrich II. erlassen worden.

Deutschlands Staats-Verfassung beruhete hienach auf den Reichs-Grundgesetzen, worunter diejenigen Gesetze verstanden werden, welche Vertragsweise zwischen dem Regenten und der Nation durch die Reichsstände über die Regierungsform errichtet worden waren; diese Fundamental-Verträge enthalten das Staatsrecht. Bloße Reichsgesetze hingegen sind solche, welche von den bereits constituirten höchsten Gewalten den Unterthanen zur Befolgung vorgeschrieben worden sind, und diese Gesetze gehören zum Privatrecht.

Von 1663 an dauerten die Reichstage fortwährend bis 1806, wo das ganze Reichswesen sich auflösete.

§. 8.

Reichs-Gerichte.

In ganz frühen Zeiten begnügten sich die Fürsten mit Einem Gelehrten, der in Staats-, Lehn- und Gnaden-Sachen Rath gab, und die Antworten und Mandate besorgte, man nannte ihn Kanzler. Als in der Folge die Angelegenheiten wichtiger wurden und die Geschäfte sich häuften, wurden dem Kanzler gelehrte Männer als Beistände und Berathende (Räthe) zugegeben, und dieser Rathsverein (Collegium), da der Kanzler an der Spitze stand, oft Kanzlei betitelt, späterhin aber, wegen seines Aufenthalts am Hofe des Kaisers oder Fürsten, Hofrath, Regierung, und zuletzt Hofgerichte und Gerichtshöfe, welche jedoch eine eigene Behörde ausmachten, nachdem die Kaiser die eigentlichen Staats- und Gnaden-Sachen von den Justiz-Sachen getrennt hatten. (Häberlin, B. 2, S. 436.)

Zu den Staats-Sachen, überhaupt zur Regierung des Reichs und zur Vollziehung der Gesetze hatte der Kaiser den Reichs-Erzkanzler, Kurfürsten von Maynz, der den Vicekanzler ernannte, den einzigen Minister, welchen der Kaiser in Reichs-Angelegenheiten haben durfte.

Zur Ausführung der Kaiserlichen oder Reichs-Befehle waren die zehn Kreise angeordnet, und zwar: Oesterreich, Burgund, Baiern, Kurrhein (alle vier katholisch), — Ober- und Nieder-Sachsen (ganz evangelisch) — Franken, Schwaben, Ober-Rhein und Westphalen (gemischt). In jedem dieser Kreise hatten ein oder zwei der mächtigsten Stände das Kreis-Ausschreibe-Amt oder Direktorium, die Befehle und Executionen auszuführen. Letzteres geschah gewöhnlich durch Hinsenden eines Militär-Commando, das so lange auf Kosten des Verurtheilten verblieb, bis die Buße erfüllt war.

Der vom Kaiser Maximilian I. im Jahr 1495 zu Worms geschlossene Landfriede q) bezweckte, alle Fehden und Räubereien der Burgherren und Stegreifritter ein Ende zu machen. Eben darum war aber auch eine neue Ordnung der Gerichte erforderlich, und Maximilian stiftete in demselben Jahr auf den Antrag der Reichsstände

das Reichskammergericht,

als die Justiz in höchster Instanz, zuerst errichtet in Frankfurt a. M., von dort nach mehrern Reichsstädten, zuletzt 1793 nach Wetzlar verlegt.

In frühen Zeiten hatten die Kaiser schon eigene Gerichte an ihren Höfen, welche Hofrath, Hofgericht genannt wurden. Ueber deren Ursprung sind die Meinungen getheilt, auch wird behauptet, daß in frühen Zeiten diese Reichs-Hofgerichte nichts mit Justiz-Sachen zu thun gehabt hätten. Doch Maximilian bestimmte im J. 1501, dies Collegium, nach dem Vorbilde des Reichs-Kammergerichts, aus Grafen, Rittern und Gelehrten bestehend, um ihm in allen Sachen, welche an seine Person gelangten, mit schriftlichem Gutachten an die Hand zu gehen. Diesen Kaiserlichen Privat-Gerichtsstand verwandelte Kaiser Ferdinand I. jedoch im J. 1559 in ein zweites höchstes Reichs-Gericht,

den Reichs-Hofrath

am Kaiserlichen Hofe in Wien, dessen Beruf es war, über Für-

q) war der dritte und letzte. Kaiser Konrad II. (1024—1039) ist der erste Regent, welcher, um den Fehden und Raufereien Einhalt zu thun, den Gottes-Frieden errichtete — Rudolf I. von Habsburg (1273—1291) stiftete den Landfrieden zur Unterdrückung des Faustrechts und der Wegelagerer — und Maximilian erneuerte ihn unter dem Namen: Ewiger Landfriede.

sten und Reichs-Unmittelbare zu entscheiden und von deren Unterthanen Appellationen und Beschwerden anzunehmen.

Die Reichsstände selbst standen unter beiden Gerichten in erster Instanz, da diese Behörden aber in ihrer Gerichtsbarkeit sich völlig gleich waren, so hing es vom Kläger ab, bei welcher er seine Klage anhängig machen wollte.

Zweiter Abschnitt.

Vom Post-Regale r).

Außer den im ersten Abschnitt genannten Schriften noch: Erklärung des Ober-Appellations-Raths Eichmann in Jena — Preuß. Allgemeines Landrecht, Tit. 3, §. 15, Tit. 14, §§. 20—24 und Tit. 15, Abschn. 4 — U. J. Lübbeke de Regali Postarum Jure, Cap. I., §. 2 — J. P. v. Ludewig über das Post-Recht der Reichsfürsten — v. Beust Post-Regal, Band II. — Posselt über das Postwesen — Wahl-Capitulation, Art. I., §. 8.

§. 1.

Was sind Regalien?

Es sind Rechte und Befugnisse, welche dem Beherrscher des Staats nur allein zustehen. Sie schließen mithin jeden Gegenstand des Privatrechts aus und gehören eben deßhalb als

r) Das Wort: Regale stammt her von der Constitutions-Urkunde, welche Friedrich I. (Barbarossa) deutscher König und Kaiser von Italien, im J. 1153, nach der Eroberung der Stadt Mayland, von einigen Römischen Rechtsgelehrten und Städte-Abgeordneten in Bologna verfassen ließ und die sich mit dem Worte: Regalia anfängt. Diese Constitution (Verfassung) sollte die Rechte bestimmen, welche ihm als Kaiser und König zuständen, sie ist jedoch in Deutschland nie als Reichsgesetz anerkannt worden. (Convers. Lexik., B. VIII., S. 114, Regalien.)

vorbehaltene Befugnisse zu den Majestäts- und Hoheits-Rechten, welche in dem Begriff und Wesen der Staatsgewalt des Regenten, begründet sind.

Als Majestäts-Rechte vereinigen sie in sich:

die höchste Ober-Aufsicht — die Gesetzgebung — Bündnißschlüsse mit fremden Staaten — das Recht des Kriegs und der Friedensschlüsse — die Ernennung zu Staatsämtern und Staatswürden — die Ertheilung des Adels in allen Klassen — die Stiftung und Verleihung der Orden, — das Recht zu säcularisiren s) — das Staats-Kirchenrecht — das Bestätigen der Todes-Urtel und schweren Bestrafungen — die Ueberacht t) — das Milderungs- und Begnadigungsrecht und die ausübende oder vollziehende Gewalt.

Diese zusammen sind der Inbegriff aller einzelnen Rechte, welche die Staatsgewalt, oder die Staatshoheit (Souverainität) bilden, und begreifen zugleich die Pflicht in sich, für die Sicherheit und Wohlfahrt des Staats zu sorgen, um dies aber zu vermögen, muß die höchste Gewalt die Mittel haben.

Der Zweck aller Regierungen ist demnach der Schutz der Freiheit und Rechte aller Unterthanen, dies ist die hohe Würde des Regenten und der Grund aller seiner Souverainitäts-Rechte.

---

s) heißt: Stifte und Klöster aufzuheben und deren Güter einzuziehen.

t) Ueberacht oder Oberacht hieß: Verbannung, Landesverweisung oder Achts-Erklärung gegen Staats- und Majestäts-Verbrecher, zum Unterschiede von der Unteracht, welche von den Gerichten und nur auf einen kleinen Raum beschränkt, ausgesprochen wurde. In dem letzten Jahrhundert wurden Acht und Oberacht gleichbedeutend; im vorhergehenden aber maßten sich die Kaiser alle Achtserklärungen an, wobei freilich politische, oder persönliche Abneigung gar oft die Stelle der Rechtsgründe vertrat. Geistliche und Frauen wurden nicht in die Acht erklärt (verbannt).

Der Unterthan hat dagegen die Pflicht des Gehorsams gegen die Person des Monarchen. (Schmalz teutsches Staatsrecht, §. 316.)

Die besondern Hoheits- oder Regierungs-Rechte, als Zweige der Majestätsrechte, werden eigentlich

Regalien,

genannt, und zufolge neuerer Erklärungen in hohe und niedere eingetheilt.

Zu den hohen Regalien gehören drei:

das Zoll- und Accise- oder Steuerwesen — das Post-Regal und das Münzwesen u),

die niedern enthalten:

das Bergwerks-, Stempel-, Forst-, Jagd-, Lotterie- und Geleits-Regal, die Nutzung der Heer- und Landstraßen, Meere, Häfen und Flüsse, das Recht auf heimfallende Lehne, auf verwirkte, Herren- und erblose Güter und Verlassenschaften, auf Geldstrafen v).

Hieraus ergibt sich, daß die Regalien zum Theil eine Art von Abgaben, zum Theil Domänen und eine Finanzhoheit sind, nämlich das Recht: Zu bestimmen, was Jeder für das Ganze des Staats geben soll, und das Gegebene zu verwalten.

Domänen sind die eigenthümlichen Güter des Landesherrn und zwar alte Stammgüter der Vorfahren, ehe sie Fürsten wur-

---

u) Pütter behauptet in seinem Teutschen Staatsrecht, Hptst. 1, §. 138, das Münzregal ist nicht in der Landeshoheit mitbegriffen, sondern ein jeder Stand im teutschen Reiche hat dasselbe, nur insoweit er es rechtmäßig vom Kaiser erhalten hat, oder durch Herkommen — ohne Vorschrift der Ges[illegible] so oder anders genommen — besitzt.

v) Die [illegible]choß-, Abfahrts- und Abzugsgelder (gabella emigrationis, jus detractus) sind für ganz Deutschland durch die Bundesacte vom 8. Junius 1815, Art. 18, Nr. 3 aufgehoben worden.

den und Lehne vom Kaiser und Reich. Hieher rechnet man auch **Staats-Servitute.** Diese sind:

entweder ein Souverainitäts-Recht in fremden Staaten auszuüben; z. B. Postregal, Militärstraßen durch einen andern Staat rc. rc. — oder von einem andern Fürsten zu fordern, daß er in seinem eigenen Lande ein Hoheitsrecht nicht ausübe, z. B. Zölle anzulegen — oder von einem andern Staate bestimmte Leistungen fortdauernd fordern zu können, z. B. Quantitäten Salz, Getreide rc. rc. jährlich zu überlassen.

Alle diese Staats-Servitute beruhen jedoch nur auf Verträgen.

---

§. 2.

Vorbehaltene Regalien des Kaisers (Regalia reservata) voriger Zeit.

Die sogenannten Kaiserlichen Reservata sollten in solchen Regalien bestehen, welche der Kaiser allein und unbeschränkt ausübte. Aber Niemand vermochte sie bestimmt anzugeben, kein Schriftsteller führt sie zusammen auf, und in keinem Reichsgesetze sind sie namentlich benannt. Kaiser **Rudolph** II. und sein Ministerium waren die Erfinder, Beide konnten jedoch, den Capitulationen entgegen, durch diese Erfindung die Rechte der Reichsstände nicht schmälern.

Aus den Angaben vieler Schriftsteller zusammengefaßt, ergibt sich, daß diese, besonders vom Hause Taxis als Schutzwehr und Grund seiner Forderungen und Vorschritte, stets aufgerufenen Reservata nicht mehr in sich begriffen, als daß der Kaiser

die Belehnung mit einem Reichs-Thronlehn ertheilen,
den Vorsitz auf dem Reichstage führen,
die Huldigung entweder selbst, oder durch Commissarien annehmen,
Universitäten errichten und bestätigen,
Messen bewilligen,
die Reichs-Kammergerichts-Präsidenten, die Richter und einige Assessoren ernennen, und
jedem Reichs-Gutachten entweder seine Beistimmung ertheilen, oder verweigern

konnte. Mehrere Vorrechte fand ich nirgend benannt. Selbst die Kaiserlichen Gesandten bei den Westphälischen Friedens-Unterhandlungen in Münster, 1646—1648 konnten die sämmtlichen vorbehaltenen Rechte eines deutschen Kaisers nicht angeben. Dieser Gegenstand blieb folglich unentschieden und wurde, auf den Antrag der Gesandten, aus den Friedens-Artikeln gelassen, um die vom Kaiserhofe in petto behaltenen Regalien gelegentlich besser benutzen zu können.

---

§. 3.

Regalien der Reichsstände.

Dadurch, daß Deutschland seit Friedrich I. ein Wahlreich geworden, wurde die Macht des Reichs-Oberhaupts immer beschränkter und das Ansehen der Reichsstände zunehmend und mächtig, daher ließ sich der Gewählte auch manche Bedingungen gefallen, um nur die Krone zu erhalten. Die vielen Verleihungen von Hoheitsrechten, welche nach und nach die Kaiser, besonders schon Friedrich II. (1220—1232) an die Großen des Reichs

spendeten, sind der einzige Grund, daß die Ausübung der Regierungsrechte auch auf die Vasallen überging und diesen Hohen zu Theil wurde. Die schwankende Verbindung zwischen ihnen und dem Reichs-Oberhaupte beförderte überdies das Gelingen und die Bestätigung der Anmaßungen. So ging gemachsam ein großer Theil der Königlichen Gewalt in die Hände der Reichsfürsten, und diese übten nun Rechte aus eigener Gewalt aus. Diesem zufolge hatten nun zwar der Besitz und ein Herkommen w) von einigen Jahrhunderten her den Reichsständen manche Rechte der Landeshoheit gesichert, aber der Kaiser und einige Mitstände erhoben Zweifel, was denn wohl ein jedes Reichs-Mitglied befugt sey, in seinem Lande eigentlich für Rechte auszuüben.

Oesterreich und dessen Anhänger wollten allenfalls nur die einem Jeden besonders verliehenen Regalien — Majestätsrechte, — aber nicht den vollständigen Inbegriff aller Hoheitsrechte zugestehen, obgleich Kaiser Friedrich II. im Mai 1232 zu Udine (im Friaul) das Gesetz bestätiget hatte, welches sein Sohn und erwählter Nachfolger, der römische König Heinrich VII. im J. 1220 erließ. Durch dies Gesetz war auch den weltlichen Reichsfürsten die unbeschränkte Landeshoheit oder die Selbstherrschaft der Lehnsträger sowohl in ihrem eigenthümlichen, als in den ihnen verliehenen Besitzungen zugestanden und dadurch eine

neue Staats- und Reichsverfassung Deutschlands

gegründet worden (s. vor. Abschn. §. 5).

---

w) Herkommen ist: Wenn ohne Vorschrift der Gesetze Handlungen so oder anders vorgenommen werden, weil es schon vorhin in ähnlichen Fällen eben so gehalten worden. Diese Maßregeln werden in Privatgeschäften Gewohnheit (consuetudo), in Staatssachen Herkommen (observantia)

Die Macht der Reichsstände ward 1257 noch mehr befestiget, als Deutschland kein Reichs-Oberhaupt hatte und während der neunzehnjährigen Spaltung Jeder that, was er wollte, bis 1273 **Rudolf** von Habsburg erwählt worden war, der mit Mannskraft und Herrschergeist die Macht der Kaiser erneuerte. Drei und achtzig Jahr nachher, 1356, bestätigte sein Nachfolger **Karl** IV. auf dem Reichstage in Metz, durch das Reichsgesetz — die güldne Bulle — die Rechte und Befugnisse der Reichsstände.

Gerade dies Reichsgesetz beschränkte zugleich die Alleinherrschaft aller folgenden Kaiser und zwar durch die beiden Festsetzungen:

Eid und Angelobung des Oberhaupts in der Wahl-Capitulation, und

die den Kurfürsten übertragene Wahl des deutschen Staats-Oberherrn,

mit letzterer zugleich die bald nachher eingetretene Befugniß der Wahlfürsten, die Bedingungen vorzuschreiben, unter welchen der Kaiser das Oberhaupt seyn könne und werde.

Den nach der Ernennung des **Leonhard** von Tassis im J. 1595 zum General-Postmeister in Deutschland, oft angefochtenen, noch öfter besprochenen Gegenstand — die Ausübung des Postrechts — entschieden endlich Schweden und Frankreich, als Stifter und Vermittler des Westphälischen Friedens, in dem Münster-Osnabrücker Friedensschlusse vom $\frac{14}{24}$. October 1648, Art. VIII., §. 1 durch den Machtspruch:

daß alle und jede Reichsstände in freier Ausübung ihres Territorial-Rechts und im Besitze aller ihrer Rechte ge-

---

genannt. Dies Herkommen zeigt den Ursprung eines Rechts, begründet die Auslegung eines Gesetzes und behauptet ein neues Recht gegen ältere Gesetze (**Pütter** 1. St. S. 42).

schützt und befestiget, und von Niemandem, wer es auch sey, künftig gestört werden sollten.

Diese Bestimmung eignete jedem Reichsstande die Landeshoheit zu und ward als Reichsgesetz anerkannt und angenommen, jedoch mit der Beschränkung, daß jedes Reichsmitglied dennoch den Kaiser und das Reich (Beide als ungetheilt und vereint betrachtet) zum Oberherrn habe, bezeichnet mit dem Ausdruck: Unmittelbar.

Durch jenen Friedensschluß wurden nicht nur die frühern Rechte und Befugnisse, welche die Reichsstände ausübten, bestätiget, sogar die nachherigen genehmiget und begründet, sondern dieser Artikel VIII. änderte zugleich das damalige Staatsrecht von Deutschland x), indem er die Macht des Kaisers beschränkte.

Von diesen besondern Befugnissen war aber jeder andre Staatsbürger ausgeschlossen, denn der bloße Titel: Fürst oder Graf verschaffte nicht diese Begünstigung und den Rang des hohen Adels, ohne die drei wesentlichen Erfordernisse: Unmittelbarkeit, d. h. nur unter dem Kaiser und der Gesammtheit des Reichs zu stehen — Land und Leute eigenthümlich besitzen und regieren — und Sitz und Stimme auf dem Reichstage zu haben.

Zu dem Lande eines Reichsstandes rechnete man: Städte, Dörfer, Rittergüter, geistliche Stiftungen (Klöster und Hospitäler), einzelne Besitzungen und unbewohnte Grundstücke, nämlich Waldungen, Bergwerke, Landstraßen, Wege, Flüsse und Seen, wenn auch deren Eigenthum und Nutzung in Privathänden waren. Die Gesammtheit jener Besitzungen nannte man, nach

---

x) und zwar zum zweitenmal. Das erstemal im J. 1232 durch die Bestätigung des Reichsgesetzes zu Udine vom Kaiser Friedrich II. (s. Anfang dieses §)

der damaligen Reichsverfassung, eine Standesherrschaft, auch Land.

Jene Standes-Rechte, Regalien, begriffen nun in sich:

1) die Landeshoheit, d. h. die freie Ausübung der Territorial-Befugnisse und Rechte, die höchste Gewalt im ganzen Besitzthum, mit Ausnahme der Abhängigkeit vom Kaiser und Reich.

2) Das Jus suffragii, daß der Kaiser sämmtliche Reichsstände über jede das Reich betreffende Angelegenheit befragen mußte, und die Stände freies Stimmrecht auf dem Reichstage hatten, wenn es darauf ankam: Reichsgesetze zu geben oder zu erklären — Kriege zu führen — Frieden oder Bündnisse zu schließen — Steuern aufzulegen — Werbungen und Einquartierungen der Soldaten zu veranstalten — neue Festungen in der Stände Gebiet anzulegen — alte Festungen mit Besatzung zu versehen.

3) Gesetze in seinem Gebiete zu geben, die jedoch nicht den Reichs-Gesetzen und dem Reichs-Herkommen entgegen seyn durften.

4) Die unbeschränkte Macht, die Landes-Verfassung umzuändern, überhaupt zu besorgen, zu bestimmen und zu verfügen, was die Wohlfahrt jedes Gemeinwesens erforderte.

5) Das Reformations-Recht. Der Reichsstand konnte in seine Besitzungen eine, auch alle drei der christlichen Religionspartheien einführen und jeder christlichen Partei die freie Religionsübung gestatten, auch die gottesdienstlichen Gebräuche abändern, insofern die Umgestaltungen nicht die mit seinen Landständen und Unterthanen errichteten Verträge beschränkten. Die Ausübung hieß: Simultaneum oder Exercitium religionis.

6) Die

6) Die Schutzherrschaft über Kirchen, Klöster, Abteien und milde Stiftungen.

7) Das Recht zu säcularisiren, d. h. Stifte und Klöster aufzuheben und deren Güter einzuziehen.

8) Das Schulwesen nach Gefallen einzurichten, hohe und niedre Schulen und gelehrte Gesellschaften von allen Gattungen in seinem Lande anzulegen. Nur zur Errichtung einer Universität mit den akademischen Würden nach Abtheilung der sogenannten Fakultäten, war ein Kaiserliches Privilegium erforderlich.

9) Die bürgerliche und peinliche Gerichtsbarkeit in erster Instanz, das Recht der Begnadigung und Rehabilitation (Wieder-Einsetzung in den vorigen Zustand).

10) Freie Gewalt in allen Gegenständen der Polizei y), der politischen und Kammeral-Verfassung und sonstiger Anordnungen z).

---

y) Polizei nennt man die Gewalt, zu verhüten, daß nichts Gemeinschädliches vorgehe, und wenn es geschehen ist, die Schuldigen zu verhaften, und dem Gerichtshofe zu überliefern.

z) Unter: Sonstige Anordnungen wurde gar Vielerlei verstanden, was einzeln nicht aufgeführt werden konnte und der Willkühr, oder dem guten, oder bösen Gemüthe des Landesherrn und des Ländereien-Besitzers überlassen bleiben mußte. Z. B. In einer Gebirgsgegend des Schwarzwaldes lebte vor Jahrhunderten eine edle, längst ausgestorbene Raubritter-Familie, deren Bauern die Sommernächte hindurch, eine gute Strecke um das Schloß herum, das Wasser mit langen Ruthen und Stöcken schlagen mußten, auf daß die Frösche nicht quackten und damit die gnädige Herrschaft im Schlafe störten. Eine ähnliche klugerdachte Einrichtung bestand auch in dem längst zertrümmerten Schlosse St. Michel im Thal Chattellard, auf dem Wege nach dem Montblanc. — Am gräulichsten ging es im Jagdwesen zu. Zu den rastlosesten Plagegeistern in den vorigen Jahrhunderten gehörte das gehegte zahllose Hochwild, an welchem sich Keiner vergreifen durfte, der nicht lebendig auf einen Hirsch geschmiedet seyn wollte, dieser

11) Das Recht, Gesandte und Abgeordnete zu schicken, und gegenseitige Anerkennung des Ranges nach den verschiedenen Stufen des Kriegesdienstes. Ein Recht, das nicht nur an dem Reichsstand mit Sitz und Stimme auf dem Reichstage haftete, sondern die Landeshoheit auch von selbst mit sich führte.

12) Fremden Mächten Hilfstruppen (aus seinen Unterthanen gewählt) zu senden und zu überlassen, selbst Truppen (Dienstmänner) zu halten, und Festungen und Waffenplätze anzulegen und zu besitzen.

---

wurde sodann durch Hunde in die Wildniß gejagt. Hirsche und wilde Schweine drangen in Häuser und Hütten, zerbrachen Schüsseln und Töpfe und leckten den Inhalt aus; sie besuchten sogar die Städte, besahen mit Anstand alle Merkwürdigkeiten des Orts und genossen Gerste, Heu, Stroh ꝛc. ꝛc. von den damit beladenen Wagen und Karren, wenn diese unbewacht standen oder fuhren. So trieb sich ein Matador von 5 Hirschen über 4 Wochen in Annaberg herum, befreundete sich mit den Einwohnern, besonders mit deren Jugend, machte allerlei Kurzweil und ward endlich von Wildwärtern an dem Geweih hinausgeführt. Hatte sich ein Wild im Gesträuch oder in Zweigen verstrickt oder gefangen, so mußte der Landmann — wenn ihm 12 Wochen Gefängniß bei Wasser und Brod, oder eine viertägige körperliche Züchtigung unlieb waren — das Thier erlösen, im Winter aus dem Schnee schaufeln und bedächtig aus den Scheunern führen. Die erschossenen Wilddiebe wurden an den nächsten Baum gehenkt und über eines Jeden Kopf ein Hirschgeweih genagelt. Auch Bären wurden der Jagdlust wegen gehegt und in Schutz genommen, z. B. Im August 1655 grub eine Bärin mit ihrer Familie auf dem Schm... Felde nach Ameisen und riß ein Feldstück heraus, das den Fuß des einen jungen Bären einklemmte. Dieser mußte 1 Nacht und 2 Tage zur Schau stehen, Mama brüllte fürchterlich mit dem Kleinen und wich nicht von dannen. Statt diese Bestien zu erschießen, mußte, auf hohen Befehl, der Förster von Cranzahl mit einem Haufen Bauern den Stein wegwälzen und dem Gefangenen aus der Klemme helfen. — Der Hammermeister Schmiedel aus Schmiedeberg in Schlesien ward im Forste von einer berüchtigten Bärin und ihren 2 Jungen grimmig angefallen, er schießt die

13) Bündnisse zu schließen, die jedoch nicht gegen das Reichs-Oberhaupt, gegen den abgeleisteten Lehnseid und gegen die Reichs-Verfassung gerichtet und dieser nachtheilig seyn durften. Dies Recht enthielt zugleich, daß ein Reichsstand nicht nur Bundesgenosse einer andern Macht, sondern auch selbst Kriegführender Theil seyn und Frieden schließen konnte.

14) Das Retorsions-Recht (der Wiedervergeltung oder Erwiederung). Wenn ein Nachbarstaat oder andrer Reichsmitstand nachtheilige Verordnungen gegen die Unterthanen des Erstern erlassen hatte.

15) Belassung der Reichspfandschaften ohne Wieder-Einlösung und Wiederrufung a).

16) Das Recht zu Standes-Erhöhungen, Verleihung der Zölle, Münzstätte und akademischer Würden, z. B. Professortitel.

17) Desgleichen zur Ertheilung der Privilegien b), auch zum Druck und Verlag eines Buchs und einer Druckschrift jeder Gattung.

Mutter nieder und herbeieilende Leute fangen die Kleinen ein. Schmiedel mußte diese und deren todte Mutter nach Prag senden und sich dort vor Gericht stellen. Er wurde dießmal vom Kaiser Matthias, der dort eben Hoflager hielt, begnadiget, weil im Vorsaale des Schlosses, einer der von der Kaiserin (Anna von Oesterreich) geneckten Bären-Jünglinge, der Monarchin wüthig in die Schürze fuhr und Kaiserliche Majestät von der Schrecklichkeit eines größern Ungethüms überzeugt wurden. Diese Züge aus jener goldnen Zeit erfreuen.

a Pfandschaften waren reichsvoigteiliche Rechte und Länder, welche der Kaiser einem Reichsstande pfandweise zum Nießbrauch übergeben hatte.

b) Privilegien sind Ausnahmen von der Vorschrift zu Jemandes Gunsten; sie heißen besondre Rechte (iura singularia), wenn sie Einer Klasse von Personen ertheilt sind, Dispensationen, wenn sie einer

18) Gnaden-Verleihung jeder Art, welche dem, der sie erhält, ein Recht geben, und Andern eine sich darauf beziehende Verbindlichkeit auflegen.

19) Ertheilung des Stadtrechts an eigene Landstädte mit Gestattung eines Stadtraths, Zünfte, bürgerlicher Gewerbe und Jahrmärkte c).

20) Das Recht, durch Reichsgesetze gebilligte Steuern und Auflagen von den Unterthanen zu erheben, auch außerordentliche Beiträge einzufordern, z. B. bei Vermählungen der Töchter des Landesherrn (Prinzessinnen- oder Fräuleinsteuern), zur Hofhaltung nachgeborner Prinzen und Grafen, bei Standes-Erhöhungen, zu Reisen, Bade- und Brunnen-Kuren ꝛc. ꝛc. d).

21) Indulte und Moratorien zu geben. Die Sicherheit der Schuldner auf eine Anzahl Jahre gegen gerichtliche Hilfe, welche die Gläubiger wider jene bewirken möchten.

Person für Einen Fall, und eigentliche Privilegien, wenn sie einer Person für alle Fälle einer Art gegeben werden. Sie sind alsdann Real-Privilegien, wenn sie mit dem Besitz einer Sache, oder Personal-Privilegien, wenn sie nicht damit verbunden sind. Jene Real-Privilegien gehen mit der Sache auf jeden Besitzer und Erben über, insofern keine Dauer der Zeit bestimmt ist.

c) Die Anlegung der Messen, oder des Handels im Großen von einheimischen und ausländischen Käufern und Verkäufern konnte vormals nur vom Kaiser zugestanden werden (s. §. 2).

d) Wie weit dies ging, beweise nur Ein Beispiel. Ein Reichsgraf war auf einer Schweinsjagd vom Pferde gestürzt und hatte ein Bein gebrochen, die Heilung war in wenigen Wochen vollendet und der Wundarzt sogleich abgelohnt worden. Gleichwohl mußten sämmtliche Unterthanen viele Jahre hindurch noch die auferlegten Kurkosten unter dem Namen: Beinbruchsgelder, bezahlen. Diese waren nämlich eine Zugabe der gewöhnlichen Steuern geworden.

22) Das Recht zur Ergänzung der Volljährigkeit.

23) Die Berechtigung zur Legitimation unehelicher Kinder.

24) Das Geleits- oder Schutz-Recht c), d. h. die Befugniß des Landesherrn, für die Sicherheit der Landstraßen, Reisenden und Versendungen zu Wasser und zu Lande und überhaupt aller Unterthanen zu sorgen, die Güter zu beschützen, die Anstalten dazu zu treffen, und dafür eine baare Vergeltung (Geleitsgeld) einzufordern.

Soviel ist von den Rechten der vormaligen Reichsfürsten in den vorzüglichsten statistischen, historischen und rechtswissenschaftlichen Schriften, jedoch einzeln und zerstreut, enthalten und hier zusammen gestellt.

Das sogenannte Austrägal-Recht — lateinisirt aus dem alten deutschen Worte: Austräge, Entscheidung durch erwählte Schiedsrichter — stammt aus den Zeiten des Faustrechts. Waren nämlich zwei oder mehrere Parteien der gegenseitigen Fehden und Raufereien müde, so wählten sie einen Reichsstand, dem sie die Entscheidung ihrer Streitsache übertrugen, späterhin geschahe dies auch, ohne vorher einen Kampf zu bestehen. Die Beilegung und Entscheidung eines solchen Streits nannte man: Austragen, und den Schiedsrichter den Austräger oder Austragsrichter. Dies Recht, Austräger zu wählen und zu nehmen, gehörte nicht ausschließlich den Ständen, sondern auch je-

---

c) Die Befehdungen und Räubereien der Stegreifritter und Burgherren vor der Errichtung des letzten Landfriedens Maximilians I. veranlaßten das Geleiten der Reisenden durch Bewaffnete des Landesherrn. Diese Befugniß war sonst ein Kaiserliches Regale, ging aber nach und nach theils Pfand-, theils Lehnweise, in der Folge durch vieljährige Anmaßung auf jeden Landesfürsten über, und brachte auf stark bereiseten Straßen viel Geld ein. Daher die Sucht nach dem Geleitsrecht.

dem Prälaten, Adelichen, und einigen Reichsstädten zu. Diese Austräge waren entweder legales, in der Kammergerichts-Ordnung von 1495 gegründet, oder conventionales, von gewissen Familien unter sich errichtet, oder privilegirt, welche in einem Kaiserlichen Privilegio ihren Grund hatten.

---

§. 4.

Vom Post-Regale und dessen Ausübung von den Reichsständen.

Der Erörterung im §. 1. zu Folge gehörte das Post-Regale zur ersten Klasse der Hoheitsrechte eines Landesherrn. Die Frage:

> Was ist das Post-Regale oder Post-Recht?

läßt sich nun dahin beantworten:

> Es ist die unbeschränkte Macht und Befugniß, Posten — d. h. Staats-Anstalten für Jedermann zum Reisen und Versenden — anzulegen, sie abzuändern, mit den benachbarten zu verbinden, darüber Verträge zu schließen, über das gesammte Postwesen zu schalten, nach freiem Willen Postbeamte zu bestellen, eine unbeschränkte Gerichtsbarkeit über diese und in allem, was das Postwesen angeht, auszuüben, mit dem damit vereinten Recht, zu befehlen, zu verbieten und zu bestrafen.

Aus dieser Berechtigung folgt, daß die Ausübung des Postregals nur allein dem Staats-Oberhaupt, Beherrscher zukommt und seiner Macht überlassen bleiben muß, darum, weil

zur Ausführung dieser Hoheiten im Staat nur der Regent Kraft, Gewalt h) und Mittel besitzt und anwenden kann. Jeder Staatsbehörde, jedem Vasall, jeder Corporation und jedem Privat-Unternehmer mangelt der Nachdruck, für sich selbst die Befolgung der Befehle und Verbote zu erzwingen. Aus eben diesem Grunde ist da, wo das Postwesen als eine Staatsanstalt behandelt wird, die höchste Gewalt berechtiget, allen Privatpersonen die Anlegung gleicher oder ähnlicher Anstalten zu untersagen und zu bestrafen.

Die Reichsgesetze schweigen, wie schon vorgedacht, von dem Postregal, und keine Erklärung eines Kaisers voriger Zeit benannte die besondern oder vorbehaltenen Regalien desselben, das Reichs-Herkommen, d. h. das Gewohnheitsrecht, (die Ueberlieferung des vormals Ueblichen in Form und Urtheil), sollte also zur Entscheidung dienen. Darum behaupteten auch die Kaiser Rudolf II, Matthias und die Ferdinande II. und III. bei vielen Ereignissen: daß nur das Reichs-Oberhaupt das Postregale durch ganz Deutschland unbeschränkt ausüben könne und dies Regal zu den vorbehaltenen Vorrechten (regalia reservata) des Reichs-Oberhaupts, (die Niemand kannte) gehöre. Diesem Doppelgrunde zufolge gestanden sie den Reichsständen das Recht nicht zu, weder in ihren eigenen Landen, noch in den Besitzungen andrer Reichsfürsten Posten anzulegen.

Die Reichsstände waren getheilter Meinung.

Einige, nämlich Brandenburg, Sachsen, Braunschweig, Lüne-

---

h) Macht ist das Vermögen zu handeln — Kraft das Bestreben der Macht, die Wirkung hervorzubringen, oder die Macht auszuüben — Gewalt ist das Vermögen, Andre zu zwingen. (Eberhard Synonymik)

burg, Hessen x. x. wollten dem Kaiser gar kein Postrecht in ihrem Lande gestatten,

Andre räumten zwar dem Oberhaupte Deutschlands die Befugniß ein, Posten in ihrem Lande anzulegen und zu besitzen, hielten sich aber berechtiget, neben jenen auch eigene reitende Posten zu errichten und zu unterhalten, selbst auf den Coursen der Kaiserlichen oder Reichs-Post; dahin stimmten Baiern, Würtemberg, Baden, Franken.

Alle geistliche Reichsstände und sämmtliche Reichsstädte dagegen unterwarfen sich des Kaisers Willen und den Anordnungen Taxis.

Aus diesen Verweigerungen und Bewilligungen entstand denn die Ungleichheit des Besitzstandes und zwar:

in den österreichischen Erbländern und in den sächsischen Kreisen hatten die Landesherren ihre eigene Landposten,

in den übrigen Kreisen hatte entweder in einem Orte Taxis, in einem andern ein Reichsstand seine Posten, oder ein Theil hatte die reitenden, der andre die fahrenden, oder beide Theile ihre Posten neben einander.

Ueber die in den Reichs-Versammlungen so oft besprochene Streitfrage: Ob die Reichsstände in Deutschland berechtiget waren, zu der Zeit, da die Taxisschen Posten zu deutschen Reichs-Anstalten erklärt wurden, (1595), eigene oder Landesposten in Form jener eingeführten anzulegen und mit benachbarten zu verbinden? — kann die Beantwortung nur bejahend ausfallen und zwar schon kraft der den regierenden Landesfürsten zuständigen Landeshoheit und des Universal-Rechts über die öffentlichen und gemeinen Wege im Staat. Zudem ist:

a) die ganze Sache des Postwesens eine Polizei-Anstalt zum Vortheil und Betrieb des Handels und Verkehrs eines

jeden Unterthanen, sie gehört folglich unbedingt zur Landeshoheit des Oberhaupts in jedem Staat.

b) die Kaiser konnten hierin keine Aenderung treffen, nicht jene von ihnen selbst anerkannte Hoheit eines Reichsfürsten eigenmächtig schmälern und den Reichsständen eine früher nicht bestandene Einrichtung aufbürden. Ein Grund, der hier sehr wesentlich und entscheidend ist.

c) Der Kaiser Rudolf II. hat im J. 1595 dem Leonhard von Taxis, und Kaiser Matthias im J. 1615 dem Lamoral von Taxis das General-Ober-Postamt im Reich übertragen, als die Reichsstände das Postrecht in ihrem Lande lange vorher schon ausgeübt hatten, wenn gleich die Form der Posten nicht vollständig der Taxisschen, jedoch in Absicht und Zweck, gleich war. Aus diesem folgt, daß die Taxisschen Investituren (Belehnungen, Einsetzungen) nur den Gerechtsamen der Reichsstände unbeschadet, d. h. ohne Nachtheil, geschehen konnten.

Dies sind die Gründe, aus welchen die Reichsfürsten im Nord- und Mittel-Deutschland, auch Würtemberg, behaupteten, daß ihnen die Ausübung des Post-Regals — folglich der Besitz eigenthümlicher Postanstalten — staatsrechtlich zustehe.

---

§. 5.

Streit zwischen den Reichsständen Deutschlands und dem Hause Thurn und Taxis, über den Besitz und die Ausübung des Postrechts.

Der in den letzten zwei Jahrhunderten zwischen den Reichsfürsten Deutschlands und dem gefürsteten Hause Thurn und Taxis

geführte Kampf über die Berechtigung zum Ausüben des Post-Regals, unter dem Titel: Kaiserliches oder Reichs-Postwesen, ist zwar im Anfang dieses Jahrhunderts durch die Auflösung der deutschen Reichsverfassung beendiget worden. Allein die Geschichte der Ereignisse, die Ansprüche und die Grundsätze aller Betheiligten sind so merkwürdig, daß ihre Darstellung als ein höchst bedeutender und wesentlicher Theil der Postkunde erscheint.

Da aber in keinem Werke ein vollständiger, zusammenhängender Vortrag über diesen fast zweihundertjährigen Streit enthalten ist: so möge die hier folgende Uebersicht das Fehlende in der Literatur des Postwesens ergänzen.

Als Kaiser Maximilian I. seinem Höfling, dem italienischen Edelmann Francesco della Torre et Tassis (Franz von Thurn und Taxis) auftrug, eine Briefsendungs-Anstalt von Brüssel nach Italien zu errichten, war — wie im vorigen §. gesagt worden — keine Spur (Vestigium) eines Kaiserlichen Post-Regals weder in den Reichsgesetzen und Kaiserlichen Verordnungen, noch in andern Urkunden vorhanden, sie konnte auch nicht seyn, weil die Sache selbst noch nicht da war. Jeder Landesherr und jede bedeutende Stadt unterhielten eigene Botenläufer, und da die schon ordentlich eingerichteten Botengänge vermehrt werden mußten, hatten eigends bestellte Botenmeister die Aufsicht und Geschäftsführung (s. B. I, S. 94 und folg.).

Ebensowenig war in den Regierungs-Jahren Maximilians I. und Karls V. — dieses Mächtigen, der sich wahrlich nichts vorschreiben ließ und mit seiner Kaisergewalt überall vorschritt und sie geltend machte — von einem Post-Recht oder

Post-Regal die Rede. Daß Karl nicht als Kaiser, sondern bloß als Herzog von Burgund das Postwesen beschützt habe, beweiset theils der Bestallungsbrief für den v. Taxis, theils daß derselbe nicht in der Reichs-, sondern in der Niederländischen Kanzlei und in französischer Sprache, auch mit keinen Klauseln für die Reichsstände Deutschlands, sondern für die Beamten und Unterthanen in den Niederlanden ausgefertiget worden ist. Ueberdies waren die Postbesoldungen auf die Einkünfte in den Niederlanden angewiesen.

Eben dieser Kaiser mußte sogar im J. 1519 bei seinem Regierungs-Antritt in der Wahl-Capitulation versprechen, die Stände bei ihren Hoheiten, Würden, Rechten und Gerechtigkeiten, Macht und Gewalt, ohne Eintracht (Beeinträchtigung) und Verhinderniß zu lassen und sie bei ihren Regalien, Obrigkeiten und Freiheiten zu schützen und zu schirmen. Auf dem Reichstage in Speier, im J. 1542, wo ein Reichskrieg gegen die Türken beschlossen wurde und Feld-Courier-Stationen (Feldposten) errichtet werden sollten, dachte Niemand an einen Reichs-Postmeister.

Karls Bruder und Nachfolger, Kaiser Ferdinand I. äußerte ebensowenig einen Gedanken, ein Ausschließungsrecht oder Regal wegen der Posten zu verlangen, er behauptete nur durch einen Urtelsspruch im J. 1563 zu Gunsten seines Neffen, Königs Pilipps II. von Spanien, als Herzogs von Burgund, daß diesem

> der freie Durchgang seiner, d. h. Burgundischen Post, aus den Niederlanden durch Deutschland nach Italien von den deutschen Reichsständen nicht verwehrt werden könne.

Aber Philipp, eigentlich sein General-Postmeister von Taxis, ließ sich nicht auf das bloße Gestatten des Durchgangs seiner Posten beschränken, sondern er breitete sie auch durch Seitenposten aus und verlangte nach einigen Jahren, die Aufnahme seiner Postanstalten als ein dem Herzog von Burgund — Kraft jenes Kaiserlichen Urtelspruchs vom J. 1563 — durch das ganze Deutsche Reich zustehendes Recht, wovon jeder Reichsstand, selbst der Kaiser ausgeschlossen sey.

Das von dem Klock in seiner Abhandlung de Contributionibus, S. 50 angeführte Reichs-Gutachten der drei Reichsstände im J. 1570 enthält das allgemeine Geständniß, daß das Postwesen ein Reichs-Regal, und der Kaiser zur Anlegung der Posten, und zwar nur der reitenden — an fahrende wurde damals noch nicht gedacht — durch das ganze Deutsche Reich berechtiget sey. Dies Reichsgutachten ist jedoch eine Erfindung des Taxisschen Anhängers Klock, denn jenes ist in keiner andern Schrift in beglaubter Form zu finden. Und wäre dies Gutachten auch wirklich erstattet worden, so folgte daraus nicht, daß die Fürsten zugleich ihrem Postregal entsagten und daß mithin der Kaiser dies Recht nach Willkühr ebenfalls in allen Reichslanden ausüben konnte. Darum nicht, weil er als Kaiser nicht eigenmächtig, sondern nur mit Einwilligung aller Reichsstände handeln durfte, wie die Wahl-Capitulationen beweisen. Jene Einwilligung war aber nicht gegeben worden.

Deßhalb empörten auch die Vorschritte des Spanisch-Burgundischen General-Postmeisters Grafen von Taxis alle Kurfürsten und Mitstände, und durch deren dringende Vorstellungen ließ sich Kaiser Rudolf II. überzeugen, daß seine und seiner Vorfahren Güte und Vorliebe gemißbraucht worden, und nur durch

ein schleuniges Verfahren das Weitergreifen einer ausländischen Anstalt zu hemmen sey, die zudem durch die mißlichen Umstände des Leonhard von Taxis in einer großen Schuldenlast stecke und mehr und mehr in Verfall gerathe.

Rudolf eilte zur Rettung, indem er diese Spanisch-Niederländische Post durch das Patent vom 16. Junius 1595 zu einer Kaiserlichen oder Reichs-Post in Deutschland erklärte, den bisherigen Spanisch-Burgundischen General-Postmeister Leonhard von Taxis zum Kaiserlichen Reichs-General-Ober-Postmeister in Deutschland und zum Reichs-Freiherrn ernannte, auch den Kurfürsten von Maynz, als Reichs-Erzkanzler, zum Protector dieser Reichsposten bestellte.

Aus diesen Ernennungen, aus jenem Rechtsurtel Ferdinands I. von 1563 und aus dem nur von dem Klock allein vorgegebenen, nirgend glaubhaft bewahrheiteten Reichs-Gutachten der Stände von 1570 erschuf Rudolf mit dem Mandat v. 6. Novemb. 1597 sein berüchtigtes

Jus Postarum

und zwar als ein Reservat des Kaisers,

nach welchem dem Reichs-Oberhaupte und dem Hause Thurn und Taxis allein

das Post-Recht, sub titulo: Reichs-Posten,

im ganzen Deutschen Reiche zukomme.

So eigenmächtig sprach der Kaiserliche Hof und gründete eine Anstalt, den Regalien und Landesherrlichen Rechten sämmtlicher Reichsstände, selbst und eidbrüchig der von ihm beschwornen Wahl-Capitulation zuwider. Denn nirgend war weder die Erledigung eines Besitzes (possessio vacua), noch

ein Privatrecht, oder eine dem Kaiser ausschließlich zukommende Befugniß (reservatum Imperatoris) vorhanden. Sogar eben dieser Rudolf sagt mit seiner vorstehenden Erklärung im Widerspruch:

„daß er weit entfernt sey, der Fürsten und Stände „Landpost-Regal zu berühren, auch nicht einmal der „Kaufleute und Privatpersonen Nebenbotenwerk, als „soweit dasselbe der Kauff-Handelsleut' und Städte altem Botengebrauch gemäß, angreifen zu wollen".

Sein Nachfolger, Kaiser Matthias, ersuchte zwar in dem Schreiben v. 26. Junius 1615, sämmtliche Reichsfürsten, die Reichsposten aufzunehmen, aber viele Stände verweigerten die Aufnahme krafft ihrer Regalien, deren Rechtmäßigkeit und Gültigkeit auch Ferdinand II. in seinem Kaiserlichen Briefe vom 5. Julius 1624 an die Städte Cöln, Nürnberg und Frankfurt anerkannte. Auf das rastlose Betreiben und Bitten des Grafen von Taxis erließ endlich Ferdinand unterm 23. November 1627 ein Schreiben an die Hauptfürsten und an die Reichsstädte Bremen, Hamburg und Lübeck:

„dem Graffen von Tassis vnverweigerlich zu verwilligen, seine Posten dort (jedes Orts) einzuführen rc. rc. „vndt demselben behülflig zu seyn".

Pütter (Joh. Stephan, Geh. Justizrath und Professor in Göttingen) sagt 1768 in seinem Teutschen Staatsrecht, Hauptst. III. S. 168, die Posten haben erst 1590 einen nähern Bestand bekommen, so daß von dieser Zeit erst der eigentliche Anfang des heutigen Postwesens im Reich herzuleiten ist.

Wie nun um diese Zeit die Landeshoheit unstreitig schon alle Rechte der höchsten Gewalt — was nicht schon kaiserliche reservata waren — in sich faßte, auch keine Concurrenz der kaiserlichen

Gewalt mehr der Regel nach Statt fand: so hätte schon damals ein jeder Reichsstand in seinem Lande selbst dergleichen Veranstaltungen (Posten) machen können, und man konnte keinem Reichsstande zumuthen, wider seinen Willen Taxissche Posten in sein Land aufzunehmen, wie denn eines Theils das Haus Taxis bei denjenigen Ständen, deren Länder seine Posten berühren, auch nur um gutwillige Aufnahme derselben sich beworben, und andern Theils das Haus Oesterreich selbst den Anfang gemacht, in seinen Erblanden eigene Posten anzulegen.

(Mit diesem Ausspruche stimmen die Schriften und Lehren der bedeutendsten Staatsmänner und Juristen überein.)

§. 197. „Da aber beim Anfange der Taxisschen Posten, „ausser Oesterreich, noch kein Reichsstand gut gefunden, Posten „in seinen Landen anzulegen und da der Kayser hingegen die „Ausbreitung der Taxisschen Posten in der Reichsstände Länder „gerne gesehen, um wo möglich daraus noch ein kayserliches „Regal zu machen; so haben sehr viele Reichsstände sich bewegen „lassen, unter Vorschub des kaiserlichen Ansehens die Taxisschen „Posten aufzunehmen ꝛc. ꝛc. Doch beruhet alles auf eines jeden „Orts Verträgen und Herkommen, und daß kein Reichsstand schuldig ist, einige Neuerung zu gestatten, nur Reichs-„Unterthanen zu den Aemtern genommen werden, und sämmt-„liche Taxissche Beamten alle Staats-Reallasten „tragen müßten."

Die goldne Zeit des Hauses Taxis in seiner Macht, im Ausbreiten seiner Anstalten und im Gelingen seiner Unternehmungen mit seinen Reichsposten, war eingetreten, wunderbar zu derselben Zeit, als auf der einen Seite Denkfreiheit und die gereinigte Lehre aus dem Aberglauben hervorgingen und auf der

andern Seite Glaubenswuth und Verfolgung fast über ganz Deutschland Verderben verbreiteten.

In diesem unseligen Getümmel entstand zugleich der Kampf um den Besitz des Postmonopols. Die Heeresmacht der Kaiser schüchterte einige furchtsame Reichsstände ein und das Machtwort des Gebietenden verstärkte und rechtfertigte jede Handlung des Schützlings und Begünstigten. Vom Kaiser ausgestattet mit aller Befugniß, forderte nun das Reichs-General-Postamt von jedem Reichsfürsten

1) alle landesherrlichen Posten abzuschaffen und unbedingt die Reichs- d. h. Taxisschen Posten aufzunehmen,

2) in jedem Orte die Reichspost-Beamten von allen städtischen, persönlichen Lasten und landesüblichen Abgaben, welchen Namen diese auch haben mögen, frei zu lassen,

3) diese Beamten für berechtigt zu halten, ungehindert Reichsposten anzulegen und ihnen freie Dienstwohnung und alle Bequemlichkeiten unentgeldlich zu gewähren,

4) die Freiheit sämmtlicher Reichspost-Offizialen von der Gerichtsbarkeit des Landes und allen städtischen und polizeilichen Anordnungen, und

5) das unbeschränkte Anerkennen der Protection und Autorität des ausländischen, in Brüssel sich aufhaltenden Reichspost-Fürsten über seine Beamten in ganz Deutschland.

So lauteten die Vorschriften des Reichspost-Generalats; sie waren von Taxis gegründet

auf die Reichs-Gesetze,

(leider schweigen aber diese von dem Post-Regal, weil zu den Zeiten, als die Reichsgesetze erlassen wurden, keine

keine solche Briefsendungs-Anstalten, wie Taxis sie einführte, vorhanden waren),

auf das Reichs-Herkommen,

(d. h. den frühern Besitz in Form und Wesen, der auch nicht nachgewiesen werden konnte),

auf die Kaiserlichen Reservata,

(die nirgend festgestellt waren, s. §. 2),

auf das Post-Regal des Kaisers,

(welches die Reichsstände nur höchst bedingt einräumten), und

auf die unbeschränkte Macht des Kaisers,

als die Stellvertreterin aller Gesetze.

Alles Unwesen beruhte auf zwei sehr wichtigen Gründen,

a) darauf, daß die Familie Thurn und Taxis beim Mangel eigenthümlicher großen Güter (Baronieen und Grafschaften), das Reichspost-Monopol als die Haupt-Nahrungsquelle ihres Hauses besaß, folglich diese bewahren mußte, und

b) in dem Glauben des Kaiserlichen Hofes, daß das in jener Zeit auftretende Taxissche Postwesen eine neue Anstalt, mithin kein Zubehör einer Reichsständischen Macht sey, sondern als ein erst entstandenes Werk zu einem ausschließenden Vorrecht des deutschen Oberhaupts gehöre. Hieraus folge zugleich, daß der Anspruch und die Theilnahme eines Reichsstandes als Eingriffe in die vorbehaltenen Majestäts-Befugnisse (Reservata Imperatoris) aufgenommen werden müßten.

Durch diesen auf kein Reichsgesetz gegründeten Machtspruch, durch Gewalt, Patente und Mandate des Kaisers cum und sine clausula g) unterstützt, gründeten nun die Belehnten ihr Postwesen noch fester, und unternahmen, in ihrem Bereich die seit Jahrhunderten zu Fuß, Roß und Wagen bestandenen Fürstlichen und Städtischen Botenanstalten zu zerstören, und jeden zu verhaften und zu bestrafen, den sie auf einer Briefbestellung ertappten.

Diese Verfolgungen erbitterten die Betheiligten, auch die Reichsstände und Städte sahen ihre Privilegien (s. Note v) verletzt und verachtet, die Klagen der Bedrückten wurden lauter und dringend. Da forderte denn Kaiser Ferdinand, durch manches Mißgeschick seiner Waffen nachgiebig gestimmt, am 24. December 1636 auf dem Collegialtage in Regensburg vom Fürstlichen Collegio ein Bedenken (Gutachten) über das Reichs-Postwesen. Die allgemeine Stimme (Votum) erklärte am 17. Januar 1637:

> „daß an allen Orten, wo keine ordinäre Posten (so „nannte man damals die Reichsposten) durchgehen vndt „angestellt seyen, die Anordtnung der (Fürstlichen und „Städtischen) reitenden oder fußgehenden Boten billich „zugelassen, vnd denen Ständen selbst durch deren ter„ritoria solche Anordnungeu zu machen, krafft ihrer „Regalien heymzustellen (zu überlassen) sey".

Diese Meinung ließ schlimme Folgen fürchten. Auf die dringende Bitte der verwittweten Gräfin von Taxis erschien das Kai-

---

g) Ein Kaiserliches Mandat cum clausula (nämlich justificatoria) hieß: wenn der Beklagte in dem angesetzten Termin die Gründe anführen durfte, aus welchen er glaubte, den Befehl nicht erfüllen zu dürfen. Diese Begünstigung fiel aber beim sine clausula weg, das entweder ein augenblickliches Befolgen, oder die Vollstreckung der angedroheten Strafe (Reichs-Execution, s. §. 8.) in sich schloß.

serliche Patent v. 12. August dess. Jahres mit dem erneuerten Antrage, die Reichsposten aufzunehmen h). Es enthält keinen Gedanken, weder das alte Herkommen und die Rechte der Reichsstände zu verletzen, noch „einem Churfürsten, Fürsten oder Stand „in seinem wohlhergebrachten vndt fort vnd fort exercirten Jure „Postarum eintrag oder Hinderung zu machen, sondern nur die „verbotenen excessus vndt die wider Fueg vndt gebühr vorgenommenen facta bey denen Kauff-Handelsleuthen vndt Städten abzustellen".

Diesem so unzweideutigen Sinn und Ausspruch ganz entgegen, ließen das unüberlegte herrische Benehmen vieler Reichspost-Beamten, besonders das Beharren des Grafen Taxis, nur Katholiken als Postbeamte in ganz protestantischen Oertern zu bestellen, keinen Vertrag Eingang finden.

Der Unwille der Fürsten und die Gährung stiegen noch höher, als gleich nach Ferdinands Tode (23. März 1657) der Graf Taxis vom Reichs-Collegio verlangte, daß in der Wahl-Capitulation dem künftigen Kaiser (Leopold I.) das Jus postarum in den Kaiserlichen Erblanden genommen und dessen Ausübung dem künftigen Oberhaupte untersagt werde. Man widersprach einmüthig diesem Begehren und bestimmte im 25sten Artikel der Wahl-Capitulation, daß „Alles den Churfürsten, Fürsten und Ständen an ihrem Post-Regali und „deßen habendem Exercitio, besonders denen „Ständen, welche deßenthalben gewiße Verträge und Vergleiche hetten unnachtheilig und „vnpraejudicirlich seye."

h) steht im Anhange, B. vollständig abgedruckt.

Leopold, nicht eingedenk jenes Antrags im Reichsfürstenrath, ließ sich verleiten, die Fürsten und Stände des Reichs ernstlich zur Annahme der Kaiserlichen (Tarisschen) Posten aufzufordern und deren Aufdringen zu fördern. Die Fürsten im Norden Deutschlands, in Hessen, Braunschweig und Lüneburg erneuerten ihre Beschwerden über den „Unfug vndt das unleidentliche „Vornehmen (unleidliche Benehmen) des Graffen von Tassis".

Es entstanden bei beiden Reichsgerichten (s. §. 8.) die heftigsten Prozesse, die dem Tarisschen Hause nichts kosteten, weil sie als fiskalische Reichs-Sache betrachtet wurden.

Von beiden Seiten traten Gelehrte und Ungelehrte auf, es begann ganz eigentlich im J. 1660 ein wahrer Kampf, in welchem Statistiker und Juristen, Diplomaten, Historiker und Genealogisten, sogar Münzen- und Wappensammler verflochten wurden und in höchstanzüglichen sinnvollen Reden hart an einander geriethen.

Alle denkbare Rechte und Rechtsregeln wurden erläutert und gemißhandelt, das Natur- und Völkerrecht am gräulichsten. Vom Naturrecht z. B. behaupteten einige heftige Tarianer, daß es nicht bloß dem Menschen, sondern jedem Thiere, das sich wehren könne und möge, angeboren sey und sich in Noth- und Begehrungsfällen äußere, also (als Folgerung) müsse auch das Haus Thurn und Taris, um das vom Kaiser beliehene Postwesen kämpfen, weil man ihm diesen einzigen Erwerb — (wie dem Thiere das Futter) entreißen wolle. Das Völkerrecht aber könne nicht gelehrt, sondern nur mit den Waffen in der Hand und zwar von den Mächtigern geübt werden, darum schütze auch der Kaiser das von ihm eingesetzte Reichs-Postwesen. (!)

Wie freilich dies mit dem Völkerrecht zusammenhängt und zudem die Zusammenstellungen passen sollen, steht nirgend erklärt.

Schwerlich wird Jemand die zum Theil noch aufbewahrten Hand- und Druckschriften durchlesen mögen, um die schwülstigen, widersinnigen Phrasen, die giftigen Ausfälle, die kaum denkbaren Gemeinheiten und Ausbrüche der Erbitterung kennen zu lernen. Aber auffallend und höchst beachtungswerth ist es, daß man in den tadelnswerthesten Schmähungen und Ausdrücken gerade nur die Anhänger des Hauses Taxis erkennt, dagegen die Wortführer der Fürsten und Reichsstände durch ruhige und klare Erörterungen der ständischen Rechte und Befugnisse zu überzeugen suchen und in einer edlen Sprache und einem bündigen Vortrage die höhere Bildung und das Gewicht ihrer Gründe bewähren.

Noch wunderbarer und merkwürdiger bleibt es, daß jede aufgestellte Thatsache — welche Taxis entweder als eine Verläumdung erklärte oder ableugnete — Leider! aus Mandaten und den eigenen Entschuldigungen und Ausreden der Taxisschen Postbeamten als wahrhaft erwiesen werden kann (s. Taxissches Postwesen). Uebrigens ist es nicht zu bedauern, daß der größte Theil der Schriften schon in den vorigen Jahrhunderten zu wirthschaftlichen Zwecken und in Kramläden verbraucht, und jener Streit jetzt nur historisch geworden ist.

Von dem Schwarm der fast zahllosen Verfechter des Reichs-Postwesens sind die Matadore und heftigsten Streiter

Ludovicus ab Hörnigk (Doctor der Rechte und Medizin, Kaiserlicher Rath und Pfalzgraf) de Regali Postarum Jure, 1663. —

Lünigs Reichs-Archiv — und Grundfeste Europäischer Potenzen.

Zimmermann, Kanzler in Hildesheim, nachmals Reichs-Hofrath i), unter dem Namen: Caesaris Turriani k) Glorwürdiger Adler, oder Vorstellung der Kaiserlichen Reservata.

Diese Haupt-Bücher und überhaupt alle Schriften der Verbündeten sind, wie vorgesagt, voll bitterer Schmähungen und stellen sämmtlich nur die einzige Behauptung auf:

Das Post-Regal beruhe allein in der unbeschränkten Macht des Kaisers und in der vom Reichs-Oberhaupt dem Hause Taxis ertheilten Belehnung.

Als Gegner des Reichs-Postwesens und Sprecher für die Rechte der Reichsstände traten nur wenige Männer, aber gerade die hellsten, gewiegtesten Köpfe und bedeutendsten Gelehrten Deutschlands auf, unter diesen hervorragend in kräftiger Rede:

Emeran Ackold (Andreas Ockel, Burgemeister in Halle) dissertatio de Regali Postarum provincialium Jure Electorum Principumque Imperii, 1698.

Christoph Herrmann Schweder Theatrum historicum, und

Johann Peter de Ludwig (Geheimer Rath, Kanzler der Universität und Professor in Halle) Opuscula miscella, 1720, Tom. 1, lib. II., cap. 22.

---

i) Andre versichern, der Rechtsgelehrte Schoppe in Hildesheim sey der eigentliche Verfasser gewesen (Bilderbeck bibl. juris public., pag. 31).

k) Torriani in Mailand, de la Tour, hießen die Vorfahren des Hauses Taxis.

Sie und ihre Genossen stellen den Grundsatz auf: daß der Kaiser das Postwesen — als eine neue, erst erschaffne Anstalt — sich nicht anmaßen könne, sondern daß solche zur Ober-Landeshoheit eines jeden Reichsfürsten gehöre, auch die Majestät oder höchste Gewalt **nicht von der Person des Kaisers**, sondern von ihm und den Reichsständen, d. h. **vereint**, ausgehe, folglich **der Kaiser sich kein Alleinrecht zueignen könne**.

Viele spätere Gelehrte, z. B. **Joh. Jac. Moser** im deutschen Staatsrecht Th. V. — **Ziegler** de juribus Majestatis — **Baumgarten** de Regali Postarum — **Mevius** decisiones — v. **Seckendorf** Fürstenstaat rc. rc. stimmen diesen Meinungen und Aussprüchen bei und erklären als Zusatz: Es sey eine unwidersprechliche Rechtsregel, daß derjenige, dem im Römischen Reiche Teutscher Nation die hohe Landes-Obrigkeit (Souverainität) zustehe, wie den Reichsfürsten, nothwendig auch die Macht habe, **eigene Posten in seinem Lande anzulegen und zu unterhalten**. Die **Kaiserliche Postbelehnung** aber sey nichts weiter als ein **rechtswidriges Verfahren** und ein gewaltsames Aufdringen der Reichsposten.

Aber auch von Seiten der opponirenden Reichsstände gegen die Aufnahme der Reichsposten sprach als Hauptgegner der Kurfürst **Friedrich Wilhelm** der Große von Brandenburg:

> daß jede Zumuthung den Zweck enthalte, das Post-Recht der Reichsfürsten zu beeinträchtigen, den Ertrag (die Post-Einkünfte) des Landes einem Ausländer l)

l) Die Familie Thurn und Taxis stammte bekanntlich aus Italien, schrieb und unterzeichnete alle Original-Verfügungen in **italienischer Sprache** und die General-Reichs-Postmeister wohnten stets in **Brüssel**.

zuzuwenden, selbst, wenn auch das Zulassen einer fremden Anstalt auf einer bloßen Duldung und einer widerruflichen Vergünstigung beruhe. Die Ausdehnung dieser fremden Macht und das von ihr nach den vorhandenen Thatsachen stets unternommene Umgehen und Brechen geschlossener, auch der bündigsten Verträge, würden von selbst erfolgen.

Die Wahrheit dieses klaren und verständlichen Satzes leuchtete allen Staaten im Mittel- und Nord-Deutschland ein, sie widersetzten sich einmüthig und vereint der Einführung der Reichsposten.

Auch in der 27sten Wahltags-Sitzung, Donnerstag den 6. Junius 1658, ließ der Kurfürst zu Protokoll erklären: (wörtlich)

„Chur-Brandenburg gestehe in Dero Landen das
„Post-Regale niemandem zu, Sie hätten Ihro eigene
„Postbediente bestellet, nehmen von ihnen die Beeydigung vndt geben Ihnen privilegia vndt exemptiones.
„Wenn nun deshalb etwas in die Wahl-Capitulation eingerückt werden sollte, so müste es dergestalt geschehen, daß
„es Sr. Churfürstl. Durchlaucht nicht praejudicirte, weil
„Sie in Ihrem Lande die disposition über die Posten
„Niemandt zugestehen".

Kurmaynz, Baiern, Sachsen und Pfalz stimmten bei.

Alle Anfälle und Schmähschriften der so hart angeklagten Taxianer waren nun auf Kur-Brandenburg gerichtet, auch Kaiser Leopold I. drang in seinem Schreiben vom 20. December 1659 mit gutmüthigem Zureden auf eine Sinnes-Aenderung:

„Alß ersuchen Wir Ew. Liebden nochmals freundt-
„Oheimb- vndt gnädiglich, Sie wollen erheischender ho-
„hen nothturfft nach bey den Ihrigen die fördersambst

„gemeßene verordtnung thuen, damit Vnßer Reichs-Erb-
„Postmeister Graff von Taxis an bestellung des Post-
„weeßen, alß womit er von Vnß alß Römischen Kay-
„ser belehnet, lenger nicht verhindert, sondern Ihme
„vielmehr darinn alle guthe beförderung vndt assistentz
„geleistet, alle andern vndt Neben-Posten alsobalden
„abgeschaffet ꝛc. ꝛc. werden möge".

Jedoch Friedrich Wilhelm entgegnete im Gefühl seiner Würde und seines Hoheitsrechts am 26. April 1660:

ꝛc. ꝛc. „Nun muß Ew. Kayserl. Mayestät ich dar-
„auff zu anfangs gehorsambst berichten, daß ich keine
„Ursache habe, auch gantz vndt gar nicht gemeynt bin,
„mich mit dem Graffen Taxis über Meine landesfürst-
„liche Hoheit vndt zustehende Regalia in einige Weyse
„oder Wege einzulaßen, Ich will Mich auch zu Ihm
„dem Graffen Taxis nicht versehen, daß er die vnbe-
„schrenkte Uebung meiner vorgedachten Hoheit vndt
„Gerechtigkeiten einen Eingriff oder Vnordtnung zu
„nennen, sich unternehmen, sondern daß er sich viel-
„mehr in seinen gehörigen Grenzen halten vndt dahero
„weder Mir noch auch andern Ständen gleichsam
„die Hoheit (Souverainität), die vor vielen Jahrhun-
„derten, vndt ehe einmahl an Taxisches Postwesen ge-
„dacht, erlangete Reichs-Belehnung vndt derenselbigen
„ruhiges vndt vngekränktes Exercitium in Zweifel zie-
„hen, vndt dadurch Ihme eine schwehre verantwortung
„aufbürden werde ꝛc. ꝛc.

(Hier folgt eine geschichtliche Wiederholung der von den Reichspost-Beamten begangenen Dienstsünden.)

„Ihro Kayserl. Mayestät werden aus diesem Be-
„richt des Graffen Unfug vndt vnleidliches Vornehmen
„erkennen vndt ihn anhalten, damit er inskünfftige ge-
„gen die höhern Stände (Chur- vndt Reichsfürsten) sich
„anders betrage, mit dem aus dem Heiligen Römischen
„Reich ziehenden Vortheil sich vergnügen (begnügen)
„laße vndt zu keinem andern nachdenken (Maßregeln)
„Vrsach geben werde" ꝛc. ꝛc.

Noch enthält dies Schreiben die höchst merkwürdige und beißende Bemerkung, daß der Kaiser als Erzherzog von Oesterreich, also in völlig gleichem Verhältniß mit den andern deutschen Reichsfürsten — nicht die Reichspost aufgenommen habe und deren Einführung in seine deutschen Staaten verweigere, mithin als deutscher Mitfürst, (als Erzherzog von Oesterreich) nicht selbst das thue, was er von Andern begehre.

Diesen allerdings rechtsgegründeten Vorwurf überging Leopold in seiner Antwort vom 12. Julius dess. J. entschuldigte sich auf jenen vom Kurfürsten so gewichtig ausgesprochenen Widerwillen und erkannte die Hoheitsrechte der Reichsstände:

ꝛc. ꝛc. „Wie nun Vnsre intention hierbei nicht ist,
„Ew. Liebden mit ietzbesagtem Grauen (Grafen) von
„Taxis zur Parthey zu machen; Also wollen Wir auf
„diese eingelangte nachricht solche remonstrationes thun,
„daß Ew. Liebden darauß hoffentlich zu genuegen ver-
„nehmen werden, das Wir weder Ihro, noch eini-
„gen andern Ständen des Reichs an Ihren
„Regalien das geringste zu entziehen, sondern
„allein Vnsere vndt des Reichs Gerechtigkeiten vndt
„dasjehnige zu conserviren gemeynt seyn, worzu Vns
„Vnser tragendes Kayserliches Ambt anweisen thuet.

„Ersuchen dabey Ew. Liebden freundt=Oheimb= vndt
„gnediglich, Sy wollen immittelst denjehnigen Ständen,
„welche die Taxische Post=Bestellung in Ihren Lan=
„den vor diesem schon angenommen, die Handt darwi=
„der nicht biethen vndt Wir verbleiben 2c. 2c. Geben
„in Unserer Stadt Grätz den 12. July Anno 1660
„2c. 2c. m)."

Das Letztere unterblieb nicht von Seiten des Kurfürsten bei dessen Sinn und Willen für Recht und Hoheit, und bei den Gewaltschritten, die sich der Reichspost=General unter dem Schutze und Beistande des Kaisers gegen andre Reichsstände forthin erlaubte. Alle Fehde mit Brandenburg=Preussen hatte jedoch ein Ende.

Von den Prozessen und Unternehmungen des Hauses Taxis ist in den besondern Kapiteln: Von der Postverfassung in Sachsen, Hannover, Braunschweig, Baiern, Würtemberg und Hessen die Rede gewesen.

Die Bitterkeit und Beleidigungen in den Taxisschen Schriften — in gedruckten und geschriebenen — gegen die Reichsstände waren so ehrverletzend, daß sogar das eine der beiden hohen Reichsgerichte, der Reichshofrath in Wien, durch das Decret vom 25. Junius 1663 sein starkes Mißfallen aussprach und mit einer scharfen Ahndung bedrohete.

Die Wahl=Capitulationen der Kaiser Leopold I. vom 8. Julius 1658, Art. 35 — Joseph I. v. J. 1705, Art. 34 —

---

m) Die Originale sämmtlicher Schreiben sind in den Berliner Postarchiv-Acten.

Karls VI. v. 1711, Art. 29 und Karls VII. v. 24. Januar 1742, Art. 28, §. 4 enthalten die Zusage:

„Wir sollen und wollen aber die beständige Ver-
„fügung thun, daß Unser General-Reichs-Ober-Post-
„amt in seinem Esse erhalten und zu dessen Schmäle-
„rung nichts vorgenommen, verwilliget, oder nachge-
„sehen (geduldet) werde: insonderheit aber der damit
„belehnte General-Reichs-Postmeister wider alle diese
„Eingriffe gehandhabt und bei ruhiger Einnehm- —
„Bestell- — und Austheilung aller und jeder vermittelst
„der Reichsposten ankommenden und abgehenden Briefe
„und Paquete rc. rc. gelassen werden soll."

Sinn und Meinung gingen in diesem Gelöbniß und in dieser feierlichen, durch die Reichsstände vorgeschriebenen Erklärung nur dahin, das Taxische oder Reichs-Postwesen in der damaligen Verfassung und in den Staaten, wo es waltete, aufrecht zu erhalten; von einer Ausbreitung desselben ist nirgend die Rede.

---

§. 6.

Auflösung des Reichspost-Regals.

Ich schweige von der im vorigen Jahrhundert verbrauchten Taktik und den immer wiedergekehrten Angriffs-Methoden. Es blieb das aufgefrischte Einerlei in Form und Wesen, derselbe Zweck, dieselben rechtswidrigen Gründe und Veranlassungen bis zum Anfange dieses Jahrhunderts. Da deutete der Friedensschluß zu Lüneville vom 9. Februar 1801 schon im voraus die Auflösung des Reichs-Postwesens an, obgleich nach dem §. 13 des Friedens-

Protokolls von eben dem Tage die Fürsten eine Gewährleistung der Reichspost-Anstalten zusicherten.

Nach zwei, unter Hoffen und Befürchten der Betheiligten, verflossenen Jahren enthielt der so lange verzögerte Reichs-Deputationsschluß oder die Entschädigungs-Acte vom 25. Februar 1803 den Untergang der geistlichen Bisthümer und Besitzungen in Deutschland und des Reichspost-Generalats, indem Baiern und Würtemberg zu souveränen Königreichen erklärt und den sämmtlichen Reichsfürsten die vollständige Ober-Landeshoheit — d. h. die Benutzung aller Regalien oder Hoheitsrechte, folglich auch des Post-Regals — zuerkannt wurde.

Somit war jeder Streit und Anspruch des Hauses Taxis auf die von den Kaisern widerrechtlich behauptete Befugniß des alleinigen Besitzes und Eigenthums aller Postanstalten im deutschen Reiche auf immer abgethan, der Name: Kaiserliche und Reichs-Post in seinem Wort und Bedeuten ausgelöscht und das Wesen derselben als Reichs-Anstalt aufgehoben.

Das völlige Auflösen dieser so fest gegründeten, seit länger als 1½ Jahrhundert von jedem Reichs-Oberhaupt so mächtig beschirmten und unterstützten Anstalt erfolgte drei Jahr nachher durch die Acte des jetzigen Oesterreichischen Kaisers Franz II. vom 6. August 1806, durch welche er der Leitung der Reichs-Angelegenheiten entsagte, den Staatskörperlichen Verein aller übrigen regierenden Fürsten Deutschlands mit dem Reichs-Oberhaupte und die ganze tausendjährige Reichsverfassung auflöste. Mit diesem Aufhören verschwanden dann auch die Kurwürde von Maynz und das damit verknüpft gewesene Protectorat der Reichsposten.

Folgen.

Von der stets nur in dem Herrscherwort der Kaiser, sonst nirgend, gegründeten Verbindlichkeit der Reichsstände: jenes Postwesen in ihr Gebiet einzuführen und nur allein zu halten, ist also nicht mehr die Rede, aber um die Haupt-Einkünfte des Hauses Thurn und Taxis nicht zu verkümmern und dessen Fürstliche Würde nicht sinken zu lassen, ward demselben der Besitzstand oder Status quo seiner Post-Anstalten zur Zeit des Lüneviller Friedens, zugesichert.

Diese Bestimmung erregte indessen zwei sehr ernstliche diplomatische Streitfragen der Theilhaber und mächtigsten Fürsten Deutschlands, und zwar

1) wenn das Postwesen zu den Regalien des Landesherrn gehöre und den Reichsfürsten die volle Souverainität zuerkannt worden sey, wie lasse sich dies mit der Bedingung vereinigen: daß Taxis seine bisherige Posten in jenen Ländern beibehalten könne?

   Geschieht Letzteres, so würde ja gerade durch diese Klausel die Souverainität, d. h. das Postregal des Landesherrn, beschränkt, und

2) was unter Status quo der Taxisschen Posten — die nie als Taxissche Posten vom Kaiser und Reich, sondern in diplomatischen und Druckschriften, auch in den Staats-Verträgen stets als

   Kaiserliche und Reichs-Posten

   benannt und betrachtet worden — zu verstehen sey?

Das deutsche Staatsrecht spricht: Die Reichsposten sind in keinem Gebiete anders, als eine Vergünstigung (Praecarium) gestattet worden, deren Aufhebung also von der Willkühr eines jeden Landesherrn abgehangen habe und abhänge. Hieraus folgt

zugleich, daß die in jenem Hauptschluß festgesetzte volle Souveränität durch die Beschränkung des Postregals mit dem Verbleiben der Taxisschen Posten, zu einem Unding geworden ist.

Napoleons Eroberungskrieg im J. 1806, auch die siebenjährige Dauer der Unterdrückung Deutschlands hemmten die Erörterung und Entscheidung beider Fragen und Widersprüche. Nach vollbrachtem Kampf für Deutschlands Freiheit erschienen:

die Bundes-Acte vom 8. Junius 1815 und

das Bundes-Gesetz oder die Wiener Schluß-Acte vom 15. Mai 1820 mit ihrem dreifachen Zweck:

a) die Bewahrung und Unverletzbarkeit der im Bunde begriffenen Länder und Gebiete,

b) die Erhaltung der innern und äußern Sicherheit Deutschlands und

c) die Sicherstellung des Rechts aller Unterthanen der Bundesstaaten Deutschlands.

Der siebzehnte Artikel jener Schlußacte bestätiget von neuem dem Fürstlichen Hause Thurn und Taxis den Besitz und Genuß seiner Posten in den verschiedenen Bundesstaaten so lange, als nicht etwa durch freie Uebereinkunft anderweitige Verträge abgeschlossen werden sollten, oder mit andern Worten, bis die Landesherren die Vollständigkeit ihrer Ober-Landeshoheit von dem Fürsten von Taxis durch Entschädigungen erhandelt, d. h. erkauft haben. (S. Taxis, Band I. S. 142.)

Noch ein höchst wichtiger Punkt des Postregals bleibt eben so zu berathen:

3) ob ein Reichsstand befugt sey, seine Landespost durch das Gebiet seines Nachbars nach seinem durch eben

dies Nachbarland getrennten Landestheil **frei durchzuführen**, um mit seiner eigenthümlichen Post **die** abgesonderten Provinzen zu verbinden,

folglich

sein Postrecht oder Postregal **in einem fremden Staat** auszuüben? n)

Dies würde allerdings auch dann geschehen, wenn selbst die Bedingung feststeht, daß eine solche **bloß durchgehende Post** in dem Nachbarlande weder Briefe und Pakete sammle und bestelle, noch dortige Einwohner zum Reisen aufnehme.

Die Stimmen sind über diese 3 schwierigen Gegenstände vor jetzt für oder wider, so wie die Ansichten, Meinungen und Grundsätze von einander abweichend. Die Bundestags-Versammlung wird darüber staatsrechtlich entscheiden.

---

n) z. B. Preussen mit seinen Posten von Halberstadt durch das Hannöverische Fürstenthum Hildesheim nach der Provinz Minden, von Heiligenstadt durch Kurhessen rc. rc. nach dem Niederrhein, und von Halberstadt durch das Braunschweigische nach Paderborn und Westphalen.

A n h a n g.

A.

(Urkunde.)

Post- und Boten-Ordnung
des
Kurfürsten Johann Sigismunds von Brandenburg,
vom 20. Junius 1614.

(Zum I. Bande, Kap. 3. Preussen, S. 166 gehörend *).

Des Durchleuchtigsten Hochgebornen Fürsten vnd Herrnn, Herrnn Johann Sigißmundts, Marggraffens zu Brandenburg, des Heiligen Römischen Reichs Ertz Cämmerers vnnd Churfürsten, In Preussen, zu Gülich, Cleve, Berge, Stettin, Pommern, der Cassuben, Wenden, Auch in Schlesien, zu Crossen vnd Jägerndorf Hertzogs, Burggravens zu Nürnberg, Fürstens zu Rügen, Graffens zu der Marck vnd Rauensperg, Herrens zu Rauenstein ꝛc. Verordnung, wie es hinfüro zu mehrer richtigkeit, vnd verhüetung allerhandt vngebür, vnd verseümbnüs (so ein Zeit

*) wo die Jahrzahl 1614 (statt 1610) heißen muß.

hero durch theils Botten getrieben worden) bey Ihrer Churfl. Gnl. (Gnaden) Silber- vnd Cantzley-Botten, inn gemein, gehalten, Auch was ihnen an besoldung vnd bottenlohn gegeben werden soll, Ist wie folget:

Zum ersten, Sollen drey Silber- vnd ein vnd Zweintzig Cantzley Botten *) sein: vnd vom Bottenmeister in Pflicht genommen werden.

Zum Andern, Sollen alle vnd Jede Botten nachbeschriebenen Aydt schwehren: Ich gelobe vnnd schwehre zu Gott, das dem Churfursten zu Brandenburg, In Preussen, Zu Gülich, Cleue, vnd Berge ꝛc. Hertzogen ꝛc. Meinem gnedigsten Herrn, ich getreuv, gehorsamb, vnd gewerttig sein: vnd wenn ich einheimisch bin, den gantzen tag, vnd stündtlichen, beim Bottenmeister aufwarten **): Auch wann ich, es sey Zu tag oder nacht, vom Bottenmeister in Ihrer Churfl. Gnl. der Herrschafft oder andern sachen, mit brieffen, Posten, oder sonsten abgeferttigt, vnd verschicket werde, Das ich alsobalden ohne einiges vffhalten vorttlauffen: Dasselbige treulich vnd mit vleiß verrichten, vnd im geringsten nichts versäumen: Ihrer Churfl. Gnl. bestes Jederzeit wissen vnd verseimbnus verhüeten: Auch sonsten diser verfaßten Botten Ordnung durchaus, in allen mir vorgelesenen Puncten, Clausulln, vnd Articulln, gehorsamblich nachleben: vnd ferner alles Das thun will, was einem getrewen vnd vleissigen Botten vnd vnterthanen, Zustehet

*) Diese Bezeichnung ist im B. I., S. 166 erklärt worden.

**) in der Poststube zugegen, oder anwesend seyn.

eigenet, vnd gebüeret, So wahr mir Gott helffe, Durch Jesum Christum seinen Sohn, Amen.

Zum dritten, Soll den drey Silber Botten quartaliter vier: vnd den andern Ein vnd Zweintzig Cantzley Botten ein Märkischer gulden zur besoldung vnd warttgeldt, wie ein lange Zeit hero geschehen, aus vnserer Rentherey; auch so offt wir veber Hoff kleiden, die gewöhnliche Hoffkleidung einem Jeden gegeben werden.

Zum vierten, Wann die Botten Innerhalb Landes verschickt werden, soll Ihnen von Jeder meill Ein groschen vnd sechs pfenning des tages, und dann Zween groschen, so des nachtes, vnd im böesen schnee vnd regenwetter lauffen, sowohl auch des tages Zween groschen warttgeldt, endtrichtet vnd gegeben werden.

Zum Fünfften, Wann ein Botte geldt treget, dem soll im Landt zween groschen, vnd wänn er ausserhalb Landes laufft Drey Silber groschen, Auch wann er ettwa ein Dreissig oder Viertzig pfundt schweer treget, von jeder meil 3 groschen gegeben werden.

Zum Sechsten, Demnach von vndencklichen Jahren hero die Botten, wann Dieselben in nachfolgende örtter verschickt worden, ein gewisses Bottenlohn gehabt, vnd noch bekommen, Allß soll es nochmals bey demselben Bottenlohn verpleiben, mit dem Warttgeldt aber, weil es in einem Landt teuvrer, Alls im andern, so soll ihnen das stillagergeldt, vff Ihren mitgebrachten richtigen beweiß Zettull, wie hernach gesetzt, gegeben werden, Alls nach Straßburg zehen thaler Bottenlohn vnd des tages Sechs groschen warttgeldt, Item nach

Maintz . .	8	. . . .	6.	
Speyer . .	8	. . . .	6.	
Darmbstad	8	. . . .	4.	
Heydelberg	8	. . . .	4.	
Koppenhagen	8	. . . .	2.	
Königsberg In Preussen	8	. . . .	2.	
Cracaw in Polen . .	8	. . . .	4.	
Cölln am Rhein . .	10	. . . .	4.	
Düsseldorff	10	. . . .	4.	
München in Beyern . .	9	. . . .	5.	
Stuttgartt.	9	. . . .	4.	
Onoltzbach .	6	. . . .	4.	
Nürnberg .	6	. . . .	4.	
Franckfurth am Main .	7	. . . .	4.	
Praga . .	3	. . . .	4.	
Hamburg .	3	. . . .	4.	
Jägerndorff	5	. . . .	2.	
Lignitz . .	3	. . . .	2.	
Briega 44 mell . . .	$4\frac{1}{2}$	. . . .	2.	
Breßlaw .	4	Thaler Botten-	3.	groschenn
Stolpp . .	3	lohn vnd Jeden	2.	warttgeldt.
Calmbach .	4	tages. .	2.	
Lintz . . .	6	. . . .	6.	
Cassell . .	5	. . . .	3.	

Ingelstadt .	7	. . . . . .	4.	
Newburg .	7	. . . . . .	4.	
Coburg . .	5	. . . . . .	3.	
Lüneburg .	3	. . . . . .	3.	
Lübeck . .	3	. . . . . .	3.	
Wolffenbüttel	3	in Kriegszeiten	3.	
Braunschweig	3	sonsten $2\frac{1}{2}$.	3.	
Hildesheim	3	. . . . . .	3.	
Erfurth . .	3	. . . . . .	3.	
Eisenach . .	4	. . . . . .	3.	
Naumburg .	2	. . . . . .	3.	
Halberstadt	2	. . . . . .	3.	
Eißleben .	2	. . . . . .	3.	
Lawenburg .	3	Thaler Bottenlohn vnd Jeden tages	3.	groschenn warttgeldt.
Querfurth .	2		3.	
Quedelnburg	2		3.	
Pirn	2	. . . . . .	3.	
Sonderburg in Holstein .	5	. . . . . .	6.	
Wien	3	. . . . . .	3.	
Emmerich .	10	. . . . . .	5.	

Zum Siebenden, So sall auch den Botten, welche von hieraus bis Leipzigk, Halla, Stettin, Dessaw, Zerbst, Wohlgast, Rostock, Magdeburg, Hitzker, Güstrow, Schwerin, Keßlin, Derneburg, Görlitz, Targaw, Dreßden rc. verschickt werden, mehr nicht von jeder meil Alls einen groschen sechs pfenning, weil es noch im Landt vnd an den Grentzen, Die aber darüeber weiter an andere ortt

verschickt werden, Zween groschen von jeder meil, vnd dann zween groschen des tages für Warttgeldt gegeben werden. Daentgegen sollen

zum Achten die Silber vnd Cantzley Botten, vermög Ihrer Eydt vnd pflicht, welche einheimisch, schuldig sein, bei dem Bottenmeister stündtlich aufzuwartten, damit er derselbigen Jedeßmahls mechtig sein, vnd sie vortschicken könne, Welcher sich Aber dessen weigern, vnd ohne verleubtnuß nicht vffwartten würdt, Deme soll der Bottenmeister am quarthal vier groschen abziehen, vnd den andern vffwarttenden Botten zu uertrinken geben, Oder es soll derselbe Botte in Verweigerung Dessen, mit dem gefengnuß Drey tagelang gestrafft werden.

Zum Neundten, Sollen die Botten alßbaldt nach empfangener abferttigung, ohne einiges seumen vortlauffen, welcher aber veber eine stundt, mit einer Post, sich nach der abferttigung alhie vffhalten würdt, Der soll den andern Botten 4 groschen zuuertrinken Zugeben schuldig sein, Auch darzu mit gefengnuß, oder Anderer ernster straffe der gebür nach gestrafft werden.

Zum Zehenden, Es sollen auch die geschwornen Botten, Niemandt anders, Als in der Herrschafft sachen lauffen, Es geschehe denn mit vorwissen, vnd bewilligung des Bottenmeisters, welcher Botte aber, sich darüber vnd ohne bewilligung würdt verschicken lassen, Der soll gleicher gestallt den andern Botten sechs groschen zuuertrinken geben, vnd nichts destoweniger mit dem gefengnuß gestrafft werden.

Zum Eilfften. Demnach auch vielfeltig vom Bottenmeister befunden: Wenn die Botten von Ihme abgeferttigt worden, das sie nach erlangter abferttigung nicht baldt wegk lauffen, Sondern ettliche viel stundt, Ja wohl gantze tage, vnd darüber verziehen, vnd Zuuorn alhie in den beiden Städten *), Auch vnter weges in den Stätten herumb lauffen, öffentliche Zettul anschlagen, vnd allerhandt beybrieffe mitzunehmen suchen, vnd vffraffen, Dadurch der Herrschafft angelegene sachen offt mercklich verseumet werden: So soll hinfüro, dasselbig gentzlich abgeschafft sein, vnd welcher darüber befunden würdt, soll mit gefengnuß, entvrlaubung, oder sonsten gestrafft werden.

Zum Zwölfften, Es befindet auch offtmals der Bottenmeister, das Botten brieffe von Ihme angenommen, vffs Lohn geldt empfangen, vnd wenn ihme solche reise nicht gefallen, vnd er eine andere Reise in der Statt gewust, ihres gefallens andern Botten solche brieffe angehangen, vnd mit andern brieffen vorttgelauffen, vnd dadurch verseumbnuß, schaden vnd grosse verlegenheit verursachet; So sollen sich die obgedachte Botten dessen bey vermeidung der gefengnuß, oder verweisung des Landtes, hinfüro gentzlichen eussern vnd enthalten, Sondern welcher brieff vnd geldt vom Bottenmeister empfenget, der soll darauf alsobalden vortlauffen vnd die sachen getreulichen verrichten, vnd nichts verabseumen, Es were dann das

*) Berlin und Cöln, damals zwei besondere für sich bestehende Stadtbezirke, jeder mit einem eigenen Magistrat und Gerichte.

einer unterweges mit Leibesschwachheit befiele, vnd alsdann einem andern die brieffe mitgebe, Doch soll er einen glaubwürdigen schein an den ortt da er kranck worden, foddern, vnd dem Bottenmeister einandtwortten, damit er sehen kann, ob deme also sey oder nicht?

Zum Dreyzehenden, Sollen die Botten schuldig sein, wann sie vom Bottenmeister in Churfl. Gnl. sachen verschickt werden, das sie von einem jeden ortt, Zettul vnd beweiß foddern vnd mitbringen, an welchem tage sie die brieffe veberantwortet vnd hinnwider abferttigung erlangt, Auch ob einer gleich brieff oder antwortt widerumb zurück brechte, soll er gleichwohl einen solchen schein oder beweiß mitbringen, do es nicht geschicht, soll ihme das stilligergeldt gentzlich abgeschnitten sein, vnd soll ihnen die offt eingewandte entschuldigung, als könnten sie in allen ortten nicht beweiß oder schein Ihrer ankunfft oder abferttigung erlangen, nicht zu statten kommen.

Zum Viertzehenden, So soll auch den Botten die tage, wenn sie zur stette ankommen vnd wider ablauffen, nicht vor stilletage gerechnet, noch ihnen das warttgeldt gegeben werden, es were denn, das sie ettwa des Morgens frühe ankommen, oder des abendts spätt abgeferttigt würden, und es mit einem Zettul zubescheinigen hetten.

Zum Funffzehenden, weil sich auch theils Botten vnd fast alle des nachtes zu lauffen verwiedern, vnd durch Ihre weiber verleugnen lassen, Alls wenn sie nicht wüsten, wo sie anzutreffen weren, So sollen sie dasselbige hinfüro

vnterlassen, vnd einer nach dem andern Abendts bis 9 Uhr beim Bottenmeister vffwartten, vnd wann ettwas (wie dann fast teglich geschicht) vorfellet, stracks ohne einigen verzug vortlauffen, den nechstfolgenden wider vffwartten heissen, vnd also seine sachen mit trewem Vleiß außrichten.

Zum Sechßzehenden, Welcher Botte sich am trewlichsten vnd vleissigsten verhalten würdt, der soll wenn einer vnter den Silberbotten verstürbe, oder sonsten seines vnfleißes halben abgeschafft, vnd verurlaubt würde, an des verledigten stell gesetzt, vnd Ihme die Silberbüchssen zugestellet werden.

Zum Siebenzehenden. Welcher Botte ein Jahr ettliche Zweintzig oder mehr Jahr gelauffen vnd seine sachen jedeßmahls mit allem Vleiß verrichtet, vnd ettwa in Vngelegenheit geriette vnd schaden an füßen bekeme, oder sonsten altershalben seinen dienst nicht mehr bestellen vnd lauffen könnte, Deme soll Zeit seines lebens, Jährlichen ein halber Winspel Rocken zu seinem vnterhalt, oder nach gestalten sachen ein mehrers gegeben, Oder in ein Hospitall genommen werden.

Zum Achtzehenden, Damit sich die Botten Allsdann der Vnwissenheit halben, nicht zu entschuldigen: So soll der Bottenmeister Ihnen so viel Jehrer Indessen als zur stette, alle Monath, diese Ordnung vorlesen, wohleinbilden, vnd zur gehorsambter erfolgung derselben ernstlich ermahnen vnd anhalten. Vrkündlich mit Hochgedachter Ihrer Churfl. Gnl. Secret besiegelt.

Geschehen vnd geben zu Cölln an der Sprew *) am Zweintzigsten Juny, Des Sechßzehnhundert vnd vierzehenden Jahres.

(Johann Sigismundt.)

In jener Zeit unterschrieben die regierenden Fürsten nicht ihre Namen, sondern unterzeichneten nur: Manu propria.

(Churfürstliches Siegel.)

Manu propria.

*) Die Urkunden, Bestallungen und fast alle Verhandlungen in Staats- und bürgerlichen Sachen wurden damals mit dieser Ortsbenennung (Stadtviertel des Kurfürstlichen Schlosses) ausgefertiget.

B.

(Urkunde.)

Majestäts=Brief

Kaisers Ferdinand III.

vom 12. August 1637.

Verbot

der Metzger= und aller Privat=Posten im Deutschen Reiche.

(Zum Bande I., S. 124, und Band II., S. 275.)

Wir Ferdinand der Dritte, von Gottes Gnaden Erwöhlter Römischer Käyser zu allen Zeiten Mehrer deß Reichs, in Germanien, zu Hungarn, Böhaimb, Dalmatien, Croatien, vnd Sclavonien, ꝛc. König, Ertzherzog zu Oesterreich, Hertzog zu Burgund, Steyr, Kärndten, Crain, vnd Würtenberg, Graff zu Tyrol, ꝛc. Entbieten N. allen vnnd jeden Churf: Fürsten, Geist=

lichen vnd Weltlichen, Prelaten, Graffen, Freyherrn, Herrn, Rittern, Knechten, Landtmarschalchen, Landtshaubtleithen, Landtvögten, Haubtleithen, Vitzthomben, Vögten, Pflegern, Verwesern, Ambtleithen, Landtrichteren, Schultheissen, Burgermaistern, Richtern, Räthen, Burgern, Gemaidten, vnd sonst allen Vnsern, vnd deß Reichs Vnderthanen, vnnd Getrewen. So dan allen vnnd jeden, Vnsern, vnd des H. Reichs Kriegsheers zugethanen Generallen, Obristen, derselben nachgesetzten, hochen, vnd nideren Officirn, vnd befelchs Haabern, auch gemeinen Soldaten, zu Roß vnnd Fueß, was würden Standts: oder wesens die seindt, denen diß Vnser Käyserliches Patent, oder glaubwürdige Abschrifft davon fürkombt, Vnser Freundschafft, Kayserliche Genadt, vnd alles guts, vnd geben E: L: L: A: A: und Euch hiemit Freundt: Vetter: Schwäger: vnd Genediglich, zuvernemben, Ob Wir Vns wol billich keines anderen versehen, alß daß denen, von weilandt Käyser Rudolph vnd Matthia so wol, alß Vnserm in Gottseeligruhenden Herrn Vattern, vnd negsten vorfarern am Reich, Käyser FERDINANDO dem Andern, Christmiltesten andenckens, zu Handthabung deß mit sonderbaren Costen vnd vilfeltiger bemiehung, im H. Römischen Reich angerichten, vnd mehr dann einmal reformirten, also in zimblichen Guttengang gebrachten Ordentlichen Käyserlichen Postwesens: Hingegen aber abschaffung deren, von einer Zeit zur anderen eingerissenen Hochschädlichen vnnd nicht wenig verhinder: vnd nachtheiligen vnleidentlichen excessen, deß von Etlichen Ständten deß Reichs hin: vnd wider de facto auffgerichten Nebenpottenwercks vnd Metzger Posten, viel vnderschidtlich außgangen, vnd ins Reich offtmals publicirten Mandaten vnd Patenten, wie vor diesem geschehen, also noch ferner, der obligendten schuldigkeit nach, allerseits hette nachgesetzt, vnd gemeß gelebt, berürte excels, auch

zuverhütung Klag, vnd bestraffung der Vbertretere allerdings ein-
gestellt worden sein. So haben wir doch auß denen, Vns von
der Edlen Vnsern lieben andächtigen Alexandrina Gräffin von
Taxis Verwittibten, als Vormunderin Ihres Minderjährigen
Sohns, vnnd belehnetem Erb-General-Postmaisters, Lamoralis
Claudij Graffen von Taxis eingebrachten Klagen vernemben müs-
sen, daß solchen außgangenen Käys. Mandaten vnnd Patenten,
ohne einigen gezimenden respect zumallen aber von den geringeren
Reichsstendten gantz zu wider vnd entgegen gehandelt worden, in
deme bey denen Reichsstätten Nürnberg, Augspurg, Cölln, Franck-
furth, vnnd Regenspurg, auch anderer mehr Stätt gewisse Per-
sonen, welche Sie Ordinari Potten nennen, verordnet, die Wo-
chen zwey mahl auß vnd abgehen, vnd nit allein die Brieff an
den Orth oder Statt, dahin besagte Potten verschickt werden,
sondern auch andere Brieff vnderwegs, zwischen den Stätten,
dahin Sie auß vnd eingehen, vnd dann ferners dergleichen Brieff,
so weiters, alß etwan nachher Italien, Franckreich, Hispanien,
Engellandt, Hollandt, vnd andere Provincien gehörig eigenes
gefallens auf: vnd annehmen, vnd Ihren jedeß Orths habendten
Directoren vnd Confidenten, zu weiterer bestell: vnnd lieferung
geben, vnd zutragen, das auch zu desto besserer fortsetzung Ihres
vnfuegs vnd samblung der Brieff denen auffgeworffenen Potten,
in Stätten sonderbahre Bottenheuser außgezeigt, ia gewisse Per-
sohnen zu dero Direction bestelt, vnnd gesetzt worden, welches nun
solche sachen sein, so Vns an Vnsern wolhergebrachten Käys.
Regal deß Postwesens wie auch denen sambtlichen Churfürsten
deß Reichs, zu nicht geringen Praeiuditz, vnd nachtheil, vnd be-
nebens zu defraudirung, vnd gäntzlicher vndertruckhung der wol-
angerichten Käyserlichen Ordinari Posten gereichen, hingegen aber
die Stätt, vnd Handelsleuthe, deß neben Pottenwercks sich zu

Ihren mercklichen Vorthail vnnd Priuatnutzen, mit verwexelung, ein vnnd außführung, vieler ohne daß Verbottener Vnleidentlicher schädlicher Müntzsorten vnd Contrabanten, alß auch absterung der Zöll, vnd Meuthen Straffmessiger weiß miß brauchen, welches Wir aber lenger zugedulten oder nach zusehen gar nit gemeint, sonder denen hier wider vilfeltig außgangener Käys: Mandaten vnnd Patenten, nit weniger alß Allerhöchstgedachte Herrn vorfahren am Reich, Römische Käyser gethan, auch zu inhaeriren vnd selbige mit denen, hiebevor einverleibten scharpffen Penen vnd Straffen zuerfrischen auch diß angemaßte neben Pottenwerk sonderlich an den Orthen, wo die Posten ohne daß gelegt seindt, Wir woll befuegt, also auch, auff vorher eingefordertes guttachten deß gesambten Churfürstlichen Collegij vnd mit zeitigem Rath desselben sambt oberzelten, vnd allen anderen eingerissenen vnleidentlichen Excessen abzuschaffen, vnd allerdings auffzuheben, gäntzlich entschlossen sein. In massen Wir dann zum Ersten, vnnd vor allen dingen alle sonderlich in vorernanten Reichsstätten vber daß Pottenwesen angesetzte Directores vnd angeordnete sonderbare Pottenheuser, vnd gemeine samblung der Brieff bey vnnachleßlicher Straff inhibirn, vnd himit ernstlich auffheben, vnd abschaffen, auch zu dem Ende, Vorgemelter Gräffin von Taxis, alß Vormundterin Ihres Minderjährigen Sohns vnd Generall Obr. Postmaisters Lamoralis Claudij Graffen von Taxis befelch auffgetragen, geben Ihro vnd denselben auch, dessen hiemit Vnsern vollkommenen Gewalt, vnd Wollen, das Sie für sich selbsten, oder durch Ihre nachgeordnete Officirer, vnd Diener die obernandte Metzger, vnd dergleichen eingeschlichene neben Posten, vnnd Pottenwerck, alß weit sich dasselbe den Reformirten Käys: Postwesen, es sey in Stätten, oder auffm Landt, hinderlich nachtheilich oder wider fueg vnd gebür extendirt zu sein befindet abthun,

thun, vnnd was dargegen diensamb vnnd Nutzlich sein mag anordnen, fürnemhen, vnd fortsetzen sollen darauff Wir E: L: A: vnd Euch hiemit Freundt: Vetter: Schwäger: vnnd Gnädiglich ersuchen von Röm: Kays: Macht. Ernstlich befehlendt vnd wollen, daß E: L: A: vnd Ihr mehrbesagte bißhero nach vnd nach eingerissene, vnd lenger vnleidtliche schwere mengl vnnd mißbrauch, vilbesagten Metzger Posten, vnd Vns vnverpflichts neben Pottenmarck, alß weit dieselbe von den Kauffhandls Leuthen vnd Stätten, dem Ordentlichen Käys: Postwesen zu nachtheil, abbruch oder schaden wider fueg vnd gebür extendirt zu sein sich befindet, allenthalben durchs gantze H. Reich, auch Vnserer Erb Königreich, vnd Landten, abschaffen, diejenigen so sich Ichtes darwider vnderfahren bestellen vnd bedienen, Hinfüro durch E: L: A: vnd Ewre Chur: Fürstenthumb, Stätt vnd Gebiet, weder zu Wasser noch zu Landt Passiren lassen, sondern dieselben auff mehrbesagter Gräffin Wittibin von Taxis oder derselben Erben vnd nachgeordneten befohlmechtigen Posthaltern vnd Postpotten erinnerung vnd anrueffen niederwerffen, die vnderlegte Roß oder Potten, darburch bißhero die Metzger: oder neben Posten, Ihre Brieff vnd Sachen, auß vnd eingeführt, oder führen lassen alßbald auff, vnd außheben: bey welchen nach disem Unsern Kays: Mandat vnd Gebott, dergleichen Roß oder Potten zu dem effect vnd Ende, wie verstandten befunden, von Stundt an, den oder dieselbigen in gefengliche Hafft legen, vnd sambt Confiscirung alles, so Sie bey sich haben, jedesmalß vmb ein Hundert Goltgulden, halbe den Armen deß Orths, wo die vbertrettung beschicht, vnd den Rest zu erstattung der vnkosten vilgemelter Gräffin von Taxis, vnd dero Minderjährigen Sohn, oder Ihren befohlmechtigen, vnd nach geordneten Posthaltern, vnd Postbotten, alß den ansagern solcher verwirckter Buß, alß ein wol-

verdiente Straff zu lifferen anhalten. Item ob jemandt von offt berierten Metzgern, oder andern zum ordentlichen Postwesen, vnverpflichten Potten, in fortführung der Brieff auch andern sachen zu Roß vñ Fueß abwechßlen, vnd Posthörnl zu führen sich vnderstehen würde, den oder dieselbe gleicher gestalt, vnd auffmaß wie gehört in negstbestimbte Straffen, ohne vnderschidt, oder ansehen der Persohn exequirn. Wollen aber einige Stätt: Burger Kauf: oder Handelsleuth, in Ihren vorfallendten angelegenen eigenen geschefften, vnd Nöthen sich anderer Potten mit zue: vnd außführung Ihrer particular Brieff und Sachen, vnd Unsere Ordinari Posten nit gebrauchen, mögen Sie gleichwol dasselbig jedoch der gestalt thuen, das von der Statt, oder Ställ da die abfertigung beschicht, an den Orth dahin die Reiß es sey zu Roß oder Fueß gehörig, ohne einige abwechßlung, vnd nit mehr dann durch ein Persohn oder Potten (der oder die auch kein Posthörnl führn) und sich anderer gemeiner Brieff versamblung enthalten sollen, vnd anderer gestalt nicht verrichtet, die Vbertreter dessen aber mit vnnachleßlicher ernster Straff angesehen werden. Letzlichen keinem, was wirden oder Standts er sey, der entweder nicht von Vns selbst abgefertiget ist, oder von offtgemelten General; oder seinen nachgeordneten Posthaltern, das er zum Ordentlichen Postwesen verpflichtet oder geschworen, seine Urkundten auff zulegen hat, durch die Postheuser, oder auch Statt vnd Thor, welcher Endten zu Vnser vnd deß H. Reichs, oder auch Vnserer Erb Königreich vnd Landten, die Post gesucht oder genommen wird, mit nichten Passiren oder durch lassen, sonder die, welche aigentatiglich eines sonderbaren Postierens oder Posthörner anhenckens sich anmassen, vberall Arrestiren niderwerffen, vnd neben abnemmung Ihrer Posthörner, Roß, auch alles so sie bey sich haben, mit 50. Goltgulden, halb den Armen, vnd halb den

Ansagern, solcher Verwircklichen Buß, so offt einer freventlich darwider gehandelt zu haben ergrifen wird, zu bezahlen anhalten vnd bestraffen. Welcher gestalt sich aber ein jeder in diesen oder andern beym reformirten Ordentlich Postwesen, so wol mit auß: vnd einführung der Brieff Persohnen, vnd sonsten zuverhalten, solches wirdt zu menniglichs verwahrung in Obernandter Taxischen Wittib vnd Erben nammen bey den Postheusern allenthalben verkündet, oder auch in Schrifften angeschlagen, vnd hinder lassen werden. Wollen Wir E: LL: AA: vnd Euch nicht bergen, die werden disem Vnserem Käys. Gebott der schuldigkeit vnd gebür nachzuleben, vnd wider die Vbertreter desselben, auff begern. Vilgedachter Taxischen Erben, vnnd Diener Ernstlich zu verfahren wissen. Es beschicht auch hieran Vnser Ernst vnd Endtlicher willen vnd meinung.

Geben in Vnser Statt Wienn den 12. Augusti Anno 1637. Vnserer Reiche deß Röm. im Ersten, deß Hungarischen im Zwelfften, vnd deß Behaimbischen im Zehendten.

Ferdinand

V: Peter Hainrich von Stralendorff Freyherr.

Ad Mandatum Sac: Caes: Maiest: proprium.

M. Arnoldin von Clarstein.

C.

Post-Departement.

Ober-Aufsicht des gesammten Postwesens im Staate Preussen.

Der Kurfürst Friedrich Wilhelm der Große, von dem allgemeinen Nutzen und dem hohen Werthe der Postanstalten überzeugt, fand es dem Zwecke angemessen und nothwendig, dieser wichtigen Einrichtung auch dadurch Gewicht und Ansehen zu geben, daß er an deren Spitze einen Staats-Minister stellte. Nur ein solcher konnte, vermöge seines Wirkungskreises, seiner Macht und Unabhängigkeit von andern Departements, den Verordnungen Nachdruck verschaffen und Befolgung erzwingen, ohne sich den Rückfragen anderer Behörden, oder Verant-

wortungen aussetzen zu dürfen. Eben dieses hohen Ranges wegen, den der jedesmalige Chef des Postwesens bekleidete, blieb er auch nur von den unmittelbaren Bestimmungen des Monarchen, als einzigen Oberhaupts, abhängig, und seine Verwaltung unbeschränkt.

Vor 1711 wurden sämmtliche Postangelegenheiten in einem besondern Zimmer auf dem Königlichen Schlosse in Berlin verhandelt *); der Versammlungsort des Collegiums — der Chef und Rath — wurde: Postkammer, der General-Postmeister, bis zur Ernennung des Grafen von Wartenberg: Ober-Post-Director, der jedesmalige Rath: Post-Director, die Unterbeamten: die Hof-Postkammer- und Hof-Post-Secretairs und der Kanzleidiener: Hof-Postkammer-Diener genannt. Jene Postkammer ließ König Friedrich I. 1711 auf die Vorstellung seines bald nachher in Ungnade gefallenen Günstlings, des Erb-General-Postmeisters von Wartenberg, in das dem Schlosse schräg über (jenseits der Spree an der langen Brücke) liegende von Schardensche Erbenhaus verlegen, das Hauptstockwerk aber zur Wohnung des Grafen, der bisher auf dem Schlosse wohnte, prächtig einrichten. Diese Verlegung hatte zugleich zur Folge, daß seit der Zeit die Postkammer oder das Directorium des Postwesens, mit Einschluß seiner sämmtlichen Beamten General-Post-Amt, die eigentliche

---

*) Die wichtigsten Sachen und die Vorschläge zur Besetzung der Postmeisterstellen trug der Chef dem Monarchen selbst vor, der Rath dagegen die minder wichtigen Gegenstände dem General-Postmeister in unbestimmten Stunden, solche aber, die nach den Postverordnungen zu entscheiden waren, decretirte dieser sogleich, und unterschrieb mit dem Chef gemeinschaftlich die Reinschriften (munda): die Bestallungen der Postwärter und Postillons aber allein, als Post-Director und zwar Namens des Regenten.

Expedition der Posten aber Hof=Post=Amt *) benannt wurden und sich dadurch noch gegenwärtig unterscheiden.

Zwei Jahr nachher (1713) wurde das General=Post=Amt mit dem damals errichteten General=Ober=Finanz=Kriegs= und Domainen=Directorium — kürzer auch General=Directorium genannt, gewissermaßen vereiniget indessen durch ein neues Reglement vom 21sten Februar 1719 wieder davon getrennt, und wegen des starken Anwachses und der Wichtigkeit der Postsachen, besonders wegen der Streitigkeiten mit dem Kaiserlichen Hofe und den auswärtigen Postdirectorien — die doch nur von eigentlichen Post= und Sachkundigen beurtheilt und entschieden werden können — als ein selbstständiges besonderes Collegium eingesetzt. Zwar sind in der Folge noch verschiedene wichtige Postangelegenheiten — weil sie zugleich in andere Zweige der Staatswirthschaft eingriffen — mit dem General=Directorium, als der höchsten Behörde in Landes=Finanzsachen, gemeinschaftlich verhandelt worden, seit dem Jahre 1745 aber steht das Postwesen in sämmtlichen Provinzen unter der unbeschränkten Leitung und Aufsicht des General=Postmeisters als Chefs. Obgleich in neuerer Zeit (1790) jene Verbindung verschiedener bis dahin getrennt gewesener Collegien z. B. das Banco=, das Post= und Lotterie=Departement rc. wieder hergestellt wurde, und zu dem Ende, wie vormals bei der Errichtung jener Oberbehörde ein Geheimer Postrath als wirklicher Geheimer=Ober=Finanzrath und Mitglied des General=Directoriums alle wichtige Postangelegenheiten, vortrug, die nämlich den Geschäftskreis an=

*) bestand vor 1698 aus dem Hof= und Botenmeister und 3 Postschreibern (Secretairs). Zwölf Jahr später (1710) waren schon 7 Beamten nothwendig.



derer Departements, oder allgemein gesetzliche Anordnungen betrafen: so hörten doch auch diese Vorträge unter dem General-Postmeister-Amte des Premier-Ministers Grafen von der Schulenburg nach und nach auf. Die gegenwärtige Einrichtung der Staatsverwaltung aber bewirkte, wie bekannt, die gänzliche Aufhebung des General-Directoriums.

Der jetzige General-Postmeister, als Chef des gesammten Postwesens, entscheidet in allen das Postwesen angehenden Vorfällen, erläßt Verordnungen und Verfügungen, besetzt alle Ober- und Unter-Dienststellen und übt die unmittelbare Gerichtsbarkeit in allen Beschwerden, Streitigkeiten und Vergehungen aus, insofern letztere sich nicht zu einer fiskalischen und Criminal-Untersuchung eignen, als welche nach den neuern Bestimmungen für die Ober-Landesgerichte gehören.

An den General-Postmeister unmittelbar, oder mit der Aufschrift und Anrede: „An Ein Hochlöbliches — oder Hochpreisliches — Königliches General-Post-Amt in Berlin" müssen daher alle Berichte, Gesuche und Klageschriften gerichtet werden, welche das Postwesen und dessen Beamten angehen.

Auch den Nicht-Postbeamten ist es vielleicht nicht gleichgültig, die sämmtlichen General-Postmeister, von der Entstehung oder Gründung dieser Staatswürde an bis auf die gegenwärtige Zeit in ihrer Reihefolge hier namentlich zu finden, und unter diesen sich der in der Postgeschichte merkwürdigen Männer zu erinnern, welchen die Postanstalten das Gute zu verdanken haben, was durch ihren Geist, regen Eifer und durch treue Erfüllung ihrer Berufspflichten zum Besten des Gemeinwesens hervorgebracht und eingeführt, jetzt noch sichtbar fortwirkt.

Reihefolge
der
Post-Chefs oder General-Postmeister.

(Zu bemerken, daß in frühern Zeiten bis zum Grafen von Gotter sämmtliche Chefs sich General-Post-Directoren in öffentlichen Blättern nannten.)

1.

Otto, Reichsfreiherr von Schwerin.
1652 bis 1679.

Wirklich Geheimer Etatsrath (Staatsminister), Ober-Hofmeister, Erbkämmerer der Kurmark, 1652 General-Post-Director, 1658 erster Minister und Ober-Präsident des Geheimen Raths. Starb den 14. Julius 1679, 63 Jahr alt.

Post-Rath Michael Matthias, (Sohn des Geheimen Raths, nachmaligen Vice-Kanzlers, Daniel Matthias,) Kurfürstlicher Kammerkanzlei-Registrator. 1647 Post-Commissarius, 1650 Kammerrath, Hofrentmeister und General-Post- und Salzkassen-Rendant. 29. September 1654 Post-Director (Postrath) auch Ober-Aufseher (General-Inspektor) sämmtlicher Posten, starb im März 1684 in einem hohen Alter. (S. Band I., S. 172, Note t). Der Post-Chef zog den Matthias in allen Post-Angelegenheiten zu Rathe, trug dessen Vorschläge und Meinungen dem Beherrscher vor und ließ solche, nach dessen geschehener Genehmigung, ausführen.

2. Friedrich

2.

Friedrich von Jena.

1679 bis 1682.

Vorher Professor juris an der Universität zu Frankfurt, nachher Gesandter in Schweden und Polen, seit 1655 wirklich Geheimer-Staatsrath (Minister) und am 1. December 1679 Ober-Post-Director und Chef des Postwesens und Kanzler. Entlaßen den 5. September 1682, starb im September des folgenden Jahres 1683, alt 63 Jahr.

3.

Paul von Fuchs.

1682 bis 1698.

(Aus dem Bürgerstande, Sohn eines Superintendenten in Stettin) Professor juris an der Universität in Duisburg, 1670 Amts-Kammer-Secretair, 1673 Geheimer Staats-Secretair, 1674 Hofkammer-Rath, 2. September 1682 Geheimer-Staatsrath (Minister) und drei Tage nachher, am 5. September, Ober-Post-Director. Erhielt 1688 den nachfolgenden von Dankelmann zum Gehülfen, übernahm die Gesandschaften nach Cöln und Holland, wurde 1695 Consistorial-Präsident und Lehnsdirector, legte 1698 das Ober-Post-Directoriat ganz nieder, wurde 1700 vom Kaiser Leopold in den Reichsfreiherrnstand erhoben, und 1703 Kanzler von Pommern. Starb den 7. August 1704, alt 69 Jahr.

4.

Eberhard Christoph von Dankelmann.

1688 bis 1697.

Im Jahre 1663 Erziehungs-Director beim Kurprinzen Friedrich, 1665 Titularrath, 1669 vortragender Rath bei der Re-

gierung in Halberstadt, 1676 bei der in Cleve, bald nachher Geheimer Kammer- und Lehnsrath, den 20. Mai 1688 Geheimer Staatsrath (Minister) und am 6. Junius zweiter Ober-Post-Director und Gehülfe des von Fuchs, 1695 Premier-Minister und Ober-Präsident, wurde 1697 entlassen, starb 1722, alt 79 Jahr.

5.

Wolfgang von Schmettau.

1698 bis 1700.

Churpfälzischer Geheime Rath, 1685 Kurbrandenburgscher Geheime Staatsrath (Minister), nachher Gesandter bei den General-Staaten, 2. Mai 1698 zum Ober-Post-Director ernannt und durch die Bestallung vom 7. August 1699 bestätiget. Trat im Junius 1700 die General-Postmeisterwürde an seinen Nachfolger ab, übernahm die Gesandschaft im Haag und starb dort 1711, alt 63 Jahr.

6.

Johann Casimir Kolbe, Reichsgraf v. Wartenberg.

1670 bis 1711.

Johanniter-Ritter, Geheimer Rath und Ober-Stallmeister des Pfalzgrafen von Simmern, 1690 Schloßhauptmann in Oranienburg, 1694 Domprobst in Havelberg, 1696 Ober-Stallmeister und Ober-Kammerherr, 1697 Inspector aller kurfürstlichen Lustschlösser, 1698 General-Oeconomie-Director, 1700 Ober-Kämmerer und Erster Staatsminister, Erbstatthalter in allen zur Orangeschen Succession gehörenden Fürstenthümern, Graf- und Herrschaften, Oberstallmeister, Oberhauptmann aller Chatoul-ämter (Königlichen Domainen) General-Erb-Postmeister, Marschall des Königreichs Preussen, Protector aller Königlichen

Akademien, Ritter und Kanzler des schwarzen Adler-Ordens. Entlassen und pensionirt den 7. März 1711, starb in Frankfurt am Main den 4. Julius 1712, alt 69 Jahr.

7.

Ernst Bogislav von Rameke.

1711 bis 1719.

Seit 1709 Ober-Cämmerer und Ober-Marschall, Geheimer-Hofkammer-Präsident, Ober-Domainen- und Chatoul-Director, 1711 Geheimer Staatsminister, übernahm am 1. Januar 1711 das General-Postmeisteramt, förmlich ernannt den 24. Februar und bestätigt als General-Post-Director den 15. Februar 1712, Protektor der Königlichen Akademie der Wissenschaften, 1713 Präsident des errichteten General-Directoriums, Burgrichter zu Bublitz und Ritter des schwarzen Adler-Ordens. Entlassen im Januar 1719, starb 1726, alt 52 Jahr.

8.

Friedrich Freiherr von Görne.

1719 bis 1745.

1703 Hof- und Legationsrath, und Domherr zu Brandenburg, 1706 Director der Kammer in Halberstadt und der Landschaft, 1708 Kurmärkscher Vice-Kammer-Präsident, 1711 Landshauptmann in Beeskow, Hof-Staatsrath und Geheimer Hofkammer-Rath, 1712 Hofrenthey-Direktor, 1719 wirklicher Geheimer Staatsrath, Finanzminister und General-Post-Director, 1723 Vice-Präsident des General-Directoriums, Ritter des schwarzen Adler-Ordens. Erhielt, wegen Altersschwäche, 1734, den bisherigen Post-Rath rc., nunmehrigen Staatsminister von Marschall, als zweiten General-Postmeister zum Gehülfen, starb 1745, alt 75 Jahr.

9.

Samuel von Marschall.

1734 bis 1749.

1717 Geheimer Hofrath beim General-Directorium, Post-rath und Geheimer Kabinets-Secretair, 1720 Kirchenrath und Vice-Schuldirector, 1721 Geheimer Kabinetsrath, 1723 Geheimer Ober-Finanzrath und Director der Rekrutenkasse, 1726 Vice-Director der Landschaft und Director des Potsdamschen großen Waisenhauses, 1731 Director der Städtekasse, 1732 Landrath des Niederbarnimschen Kreises, 1734 Staatsminister, zweiter General-Postmeister, und Director der Landschaft, des Domkirchen Directorii und Joachimsthalschen Gymnasii, 1737 Vicedechant des Hochstifts in Havelberg, 1744 Ober-Vorsteher der Parochial-Kirche, 1745 Ehrenmitglied der Akademie der Wissenschaften, 1746 General-Postmeister und Chef des Postwesens, Ober-Curator aller Universitäten. Starb den 11. December 1749, alt 59 Jahr.

10.

George Dettlof von Arnim.

1750 bis 1753.

1711 Kammerjunker, Ober-Heroldsrath und Landvoigt der Uckermark, 1712 Geheimer Justizrath, 1738 Geheimer Staats- und Kriegsminister, Präsident des Geheimen Justizraths und Tribunals, Lehns-Director, Johanniter-Ordensritter und Comthur zu Werben, 1743 Ehrenmitglied der Akademie der Wissenschaften, und 1745 Curator derselben, 13. Januar 1750 General-Postmeister und Chef, Director der Kurmärkschen Landschaft und Ritter des schwarzen Adler-Ordens, starb 1754, alt 75 Jahr.

11.

Gustav Adolph Reichsgraf von Gotter.

1753 bis 1762.

Geheimer Rath und Gesandter des Herzogs von Sachsen=Gotha in Wien, 1728 Geheimer Staatsrath, 1731 Gesandter in Wien und im Ober= und Niedersächsischen Kreise, 1740 Ober=Hofmarschall und Reichsgraf, 1744 Mitglied der Akademie, den 3. December 1753, Geheimer Staats= und Finanz=Minister und General=Post=Director, Ritter des schwarzen Adler= und Alexander Newsky=Ordens, 1757 Curator der Akademie. Starb 1762.

12.

Heinrich IX. Graf von Reuß.

1762 bis 1769.

1738 Referendarius, hiernächst Kammergerichtsrath, 1748 Vice=Präsident des Tribunals, 1752 Geheimer Staats= und Justiz=Minister, Ober=Hofmarschall, Erbmarschall von Falkenburg und Limburg, Erb=Kammerherr des Herzogthums Luxemburg, Ritter des schwarzen Adler=Ordens, Chef des Ober=Collegii Medici, 1762 General=Postmeister und Chef des Postwesens, Director der Kurmärkschen Landschaft und Städtekasse, Präsident des Banco=Directoriums. Legte die General=Postmeisterwürde nieder den 16. April 1769, starb den 16. September 1780, alt 70 Jahr.

Mit ihm zugleich von 1766 bis 1769 die

Französischen Post=Administratoren:

Jaques Marie Bernard, General=Intendant,
Edéme Guiard, General=Regisseur, wurde 1767 entsetzt,
Jaques Gilbert de la Hogue, General=Regisseur,

und als Räthe:

Friedrich Langner, seit dem 22. September 1766 General-Inspector, 1769 versetzt.

Edme Nicolas Moret, Regisseur, wurde Ende Decembers 1766 cassirt.

Henry August de St. Cyr, General-Inspector, entlassen.

Karl Reinhold Nicolai, General-Inspector, Ende Decembers 1766 entlassen.

François Louis Charles Boutmy, seit dem 21. Julius 1767 General-Inspektor, erhielt im Mai 1771 die Entlassung.

13.

Friedrich Wilhelm von Derschau.

1769 bis 1779.

Clev-Märkscher Kammer-Präsident, 1767 Preussischer Ministre plenipotentiaire beim Kanton Bern. 1. April 1769 Geheimer Staats- und Finanz-Minister und am 16. General-Postmeister und Chef des Postwesens und Salz-Departements, Präsident des Collegii Sanitatis, Landdrost des Fürstenthums Mörs, starb den 24. October 1779, alt 56 Jahr.

14.

Friedrich Gottlieb Michaelis.

1779 bis 1781.

(Sohn eines Predigers zu Bernstein bei Soldin in der Neumark) Regiments-Quartiermeister, Steuerrath in Liegnitz, Kriegs- und Domainenrath bei der Kammer in Breslau, 1767 Geheimer Kriegsrath und erster Director der Kurmärkschen Kammer, 1776 Geheimer Ober-Finanzrath. 8. December 1779 Geheimer Staats- und Finanz-Minister, General-Postmeister und

Chef des Postwesens und Salz-Departements, Präsident des Ober-Collegii Sanitatis, starb den 3. Julius 1781, alt 55 Jahr.

15.

Hans Ernst Dietrich, Freiherr von Werder.
1781 bis 1800.

Lieutenant beim Leib-Carabinier-Regiment, Landrath, 1781 Geheimer Ober-Finanzrath, 30. December 1781 Geheimer Staats- und Finanz-Minister, General-Postmeister und Chef des Post- und Salz-Departements, 1786 Chef des General-Accise- und Zoll-Departements, und im October 1791 aller General-Kassen und des Stempelwesens, Amtshauptmann zu Fischhausen, Dohmherr zu Brandenburg und Ritter des rothen Adler-Ordens. Starb den 22. Junius 1800, alt 59 Jahr.

16.

Friedrich Wilhelm, Graf von der Schulenburg-Kehnert.
1800 bis 1807.

Lieutenant und Adjutant beim Cuirassier-Regiment in Salzwedel, 1767 Landrath, 1769 Kammer-Präsident in Magdeburg, 1771 Geheimer Staats-, Kriegs- und Finanz-Minister, October 1779 Drost des Fürstenthums Mörs und zu Wittmund, Chef des Forst- und Bergwerks-Departements, 1786 Graf, 1790 General-Lieutenant und Präsident des Ober-Kriegs-Collegii, April 1791 Cabinets-Minister, 1798 Erster Staats- und Cabinets-Minister, General der Cavallerie und General-Controleur der Finanzen, Ober-Tresorier und Chef der Ober-Rechnungskammer, des Haupt-Banco-Directorii, der allgemeinen Wittwen-Verpflegungs-Anstalt, des Stempel-, Lotterie- und Medicinal-

wesens, den 24. Junius 1800 General-Postmeister und Chef des Postwesens. Legte den 9. Julius 1807 seine Würden nieder in einem Alter von 65 Jahren.

17.

Johann Friedrich von Seegebarth,
von 1808 bis 1821.

Im November 1767 Expedient bei der Geheimen Staatskanzlei, den 10. August 1770 expedirender Secretair beim General-Postamte, im September 1773 Post-Inspector und Ober-Post-Director, 7. September 1774 Hof- und Postrath, September 1776 Kriegs- und Domainen-Ober-Rechnungsrath, 20. October 1786 Geheimer Postrath, 23. März 1789 adjungirter und seit dem 11. November 1791 wirklicher Hof-Postmeister, 1799 Geheimer Ober-Finanzrath, 7. October 1803 Director und den 24. Januar 1806 Präsident des General-Postamts, 23. November 1808 General-Postmeister und Chef des Postwesens, 18. Januar 1810 Ritter des rothen Adler-Ordens, in den Ruhestand gesetzt und pensionirt den 18. Junius 1821 — starb den 11. December 1823, alt 76 Jahr.

18.

Karl Ferdinand Friedrich von Nagler,
seit 1821.

Den 23. März 1802 Geheimer Legationsrath — 1808 adjungirter General-Postmeister — 22. October 1809 Geheimer Staatsrath — den 18. Junius 1821 Präsident des General-Postamts und Dirigent des gesammten Postwesens — 4. April 1823 General-Postmeister — im J. 1824 Minister und Gesandter bei der Bundesversammlung, Großkreuz des rothen Adler-, Leopolds-, St. Stanislaus-, Alexander-Newsky- und Nordstern-Ordens.



